

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Sendt pr e-mail til trm@trm.dk med kopi til lot@trm.dk og
info@trafikstyrelsen.dk

København, 15. januar 2015
Vor ref.: J0009-15
Deres ref.: 2010-4523

Høringssvar til supplerende høring over forslag til lov om ændring af lov om jernbane

Da Øresundsbro Konsortiet ikke har kunnet se at der i det reviderede forslag til lov om ændring af lov om jernbane er taget højde for følgende tidligere fremførte bemærkninger tillader vi os at gentage dem:

§ 20

I maj 2011 havde ØSB en dialog med Transportministeriets chefkonsulent Bastian Zibrandtsen om, hvorledes Øresundsbro Konsortiet skulle forholde sig til EU-lovgivningens krav om at kontrakterne mellem infrastrukturforvalteren og jernbanevirksomheden skal indeholde bestemmelser om bod og bonus. Drøftelserne resulterede i, at Øresundsbro Konsortiet blev fritaget for kravet om at have bod bonus bestemmelser i kontrakterne, fordi Øresundsbro Konsortiets danske jernbanedel blot er ca. 11 km lang og uden anvendelige målepunkter mellem territorialgrænsen mellem Danmark og Sverige og forvaltergrænsen mellem Banedanmark og Øresundsbro Konsortiet. Det er så vidt vi er orienteret almindelig accepteret først at påbegynde kvalitetsregistreringerne ved først-kommende station efter passage af en landegrænse. Det bør fremgå af lovteksten, at Øresundsbro Konsortiet er fritaget for at medtage bestemmelser om bod og bonus i kontrakter.

§ 109 (tidligere §104)

Det er ikke foreneligt med den Dansk-Svenske regeringsaftale, som styrer Øresundsbro Konsortiets virksomhed, at Øresundsbro Konsortiet pålægges nationale gebyrer og afgifter. Et overordnet princip i regeringsaftalen er, at for at danske og svensk love og regler kan gøres gældende for Øresundsbro Konsortiet, så skal de to landes regeringer have truffet aftale herom. Lovteksten bør forholde sig til denne problemstilling.

Øresundsbro Konsortiet

o Vester Søgade 10
DK-1601 København V
Telefon: +45 33 41 60 00
Telefax: +45 33 41 61 02
CVR-nr.: 24 24 67 87


o Kalkbrottsgatan 141
Box 4278
SE-203 14 Malmö
Telefon: +46 (0) 40 676 60 00
Telefax: +46 (0) 40 676 65 80
Org-nr.: 946001-3387

info@oresundsbron.com
www.oresundsbron.com

15. januar 2015 NBS

Vi vil benytte lejligheden til høfligst at anmode Transportministeriet om at benytte e-mailadressen railway@oresundsbron.com ved kommende høringer o.a., der berører jernbanen.

Med venlig hilsen
Øresundsbro Konsortiet


Nils Blom Salmonsén
Banechef

cc: CUH, KVH, BHT, SBR, RSU, TLA, MLU journal

Transportministeriet
trm@trm.dk

14-01-2015
Dok. 146743/

Supplerende høringssvar i anledning af revideret forslag til lov om ændring af lov om jernbane (sag nr. 2010-4523)

Forbrugerrådet Tænk har modtaget Transportministeriets høringsbrev af 22. december 2014, herunder et revideret udkast til forslag til lov om ændring af lov om jernbane udsendt i supplerende høring.

Vi finder det meget positivt, at rammerne for Jernbanenævnets virke er blevet præciseret i det reviderede lovforslag og ligeledes, at der ikke længere forudsættes en fastfrysning af satsen for jernbanevirksomhedernes finansiering af nævnets drift.

Vi mener dog også, at det bør fremgå entydigt, at Jernbanenævnet skal sikres organisatorisk og funktionel uafhængighed. En væsentlig forudsætning for dette er en selvstændig og permanent sekretariatsbetjening, herunder beføjelserne til at ansætte og forvalte personale (jfr. direktiv 2012/34 artikel 55 stk.3). Dette bør præciseres i bemærkningerne til lovforslagets §103 f.eks. gennem henvisning til direktivets artikel 55.

Det aktuelle forslag om, at Trafikstyrelsen skal varetage sekretariatsbetjeningen af nævnet, finder vi, som tidligere fremført, meget problematisk, idet nævnet er klage- og tilsynsmyndighed i forhold til regler, som Trafikstyrelsen administrerer. I den forbindelse vil vi også henvise til Jernbanenævnets høringssvar.

Forbrugerrådet Tænk mener derudover fortsat, at der i bemærkningerne til kapitel 4, §14 bør tilføjes, at jernbaneselskaberne tydeligt skal informere om vilkårene for gyldig rejsehjemmel og betingelserne for opkrævning af kontrolafgift og sanktioner i øvrigt. Som det fremgår af bemærkningerne, er der mange muligheder for rejsehjemmel i form af bl.a. mobilbillet og – kort, rejsekort, periodekort og papirbillet, hvilket øger behovet for korrekt og tilstrækkelig information om rettigheder og pligter til passagerne.

Med venlig hilsen

Mette Boye
Afdelingschef, Passagerpuls

Asta Ostrowski
Seniorrådgiver, transport

Transportministeriet
trm@trm.dk
Kopi: lot@trm.dk, info@trafikstyrelsen.dk

Helsingør den 13.1.2015

Uffe Mørch-Pedersen
☎ +45 27 89 76 80
✉ uffe.moerchpedersen@captrain.dk

Hørings svar til supplerende høring af udkast til Jernbaneloven

Captrain Denmark (på høringslisten benævnt Railcare Danmark) har følgende bemærkninger til den supplerende høring af udkast til den reviderede jernbanelov, jævnfør høringsbrev dateret den 22. december 2014:

Captrains bemærkninger relaterer sig til lovens formål om at skabe klare rammer for jernbanens forskellige aktører, herunder bemærkningerne i indledningen til lovbestemmelserne hvor det anføres, at hovedformålet med loven er at skabe en klar, enkel og operationel jernbanelov, der kan understøtte at få mere gods på jernbane. Vores bemærkninger understøttes af lovudkastets formål i § 1, stk. 2 om at skabe konkurrence på markedet.

Bemærkningerne samler som om et enkelt forhold, nemlig en tydeliggørelse af bestemmelserne for udførelse af selvstændig rangering på kombiterminaler af andre operatører end terminaloperatøren, jævnfør lovforslagets § 5 med tilhørende bemærkninger på siderne 65 - 69.

Captrain Denmark har gennem en periode været impliceret i en sag med dette indhold - udførelse af selvstændig rangering på kombiterminaler. Sagen har været indklaget for og behandlet af Jernbanenævnet. Vores bemærkninger til lovforslaget udspringer af uklarheder afdækket i forbindelse med sagsbehandlingen af klagen.

Sagens essens er, at Captrain ikke har ønsket at gøre brug af terminaloperatørens *tilbud* om udførelse af rangering på kombiterminalens område. Årsagen hertil er primært økonomisk og herved af konkurrencemæssig karakter. Sekundært er årsagen begrundet i en formodning om, at hensynet til lige og ikke-diskriminerende vilkår ikke er opfyldt. Der er således ikke på trods af flere henvendelser til Jernbanenævnet sandsynliggjort, at terminaloperatøren - DB Schenker, der også er jernbaneoperatør -, pålægger egne transporter samme omkostninger, som opkræves i forbindelse med udførelsen af rangering for andre operatører. Der er derfor ikke sikkerhed for, at der er tale om lige og ikke-diskriminerende vilkår.

Jernbanenævnet gav ved afgørelse dateret den 21. februar 2014 Captrain et principielt medhold i det indklagede spørgsmål omkring muligheden for at udføre rangering på et kombiterminal område på egen foranledning¹.

Medholdet gik ubetinget på tilladelse til selvstændig rangering i tidsrum, hvor terminaloperatøren ikke kan stille rangerberedskab til rådighed. For så vidt angår selvstændig rangering i tidsrum, hvor terminaloperatøren har rangerberedskab til rådighed tilkendegav Jernbanenævnet, at den nuværende retstilstand ikke *med den fornødne klarhed* åbner mulighed herfor. Det er denne uklarhed, vi på givne foranledning vil påpege behovet for at få afklaret.

Uklarheden om forståelserne af bestemmelserne om rangering på kombiterminalernes område som de fremgår af Terminalbekendtgørelsen² er eksplicit kommet til udtryk i flere sammenhænge i forbindelse med behandlingen af den indgivne klage. Således har Banedanmark givet udtryk for uklarhed om forståelsen af bestemmelserne på dette område. Banedanmark anfører således:

"Generelt kan jernbanevirksomheder foretage rangering på Banedanmarks infrastruktur så længe sikkerhedsforskrifterne overholdes. *Dog er det uklart* (kursiveret af Captrain), hvorvidt der er særlige bestemmelser for, hvem der må foretage rangering på kombiterminaler, idet kombiterminalbekendtgørelsen ikke entydigt beskriver dette. Banedanmark har derfor valgt at høre Trafikstyrelsen samt følge Trafikstyrelsens tolkning herom"³.

Det bemærkes, at det er Trafikstyrelsens tolkning, der er baggrund for, at sagen blev indklaget for Jernbanenævnet.

Jernbanenævnet udtrykker den samme uklarhed med anvendelse af formuleringen

"At bl.a. rangering i følge kombiterminalbekendtgørelsens bestemmelse § 2 stk. 2 skal "tilbydes" jernbanevirksomhederne, såfremt en sådan serviceydelse udføres af terminaloperatøren, må forstås som en forpligtigelse for terminaloperatøren, og der kan heller ikke af dette udtryk *med den fornødne klarhed* (kursiveret af Captrain) udledes noget retskrav for jernbanevirksomheden på selv at kunne foretage rangering i den situation, hvor rangering tilbydes af terminaloperatøren, men hvor jernbanevirksomheden blot ikke ønsker at gøre brug heraf."⁴

Omhandlede uklare problemstilling foreslås afklaret/tydeliggjort. Tydeliggørelsen kan ske på forskellig måde, jævnfør efterfølgende.

¹ Jernbanenævnets journal nr. JN34-00008

² Bekendtgørelse nummer 168 af 03/03/2009

³ Jernbanenævnets vejledende udtalelse, dateret den 21. februar 2014, side 18 nederst/19 øverst, journal nr. JN34-00008

⁴ Jernbanenævnets vejledende udtalelse dateret den 21. februar 2014, side 32, journal JN34-00008

CAPTRAIN

Det konkrete forslag går på, at der i lovforslagets § 5 optages en generel bestemmelse i form af et nyt særligt stykke, der tydeliggør, at serviceydelser, der ikke er tvangsmæssige i forbindelse med adgangen til (stationer og) kombiterminaler, kan udføres af den enkelte operatør på egen foranledning. I fortsættelse heraf tydeliggøres det i bemærkningerne til lovforslaget, hvilke former for serviceydelser der er tvangsmæssige og hvilke, der *ikke* er tvangsmæssige. Som eksempler på tvangsmæssige hhv. ikke tvangsmæssige serviceydelser på godsområdet henvises til Terminalbekendtgørelsen § 2. I denne terminologi vil ydelser omfattet af bekendtgørelsens § 2, stk. 2 (og 3) således være ikke-tvangsmæssige, idet de "tilbydes".

Det alternative forslag går på, der i bemærkningerne til § 5 på side 66, 3.die nederste afsnit, indføres en tydeliggørelse af sondringen mellem tvangsmæssige og ikke-tvangsmæssige serviceydelser gennem en eksemplificering. Herunder foreslås det eksplicit anført, at rangering kan udføres på den enkelte operatørs egen foranledning. Som en væsentlig tilføjelse bør anføres, at en sådan rangering skal udføres indenfor rammerne af de gældende sikkerhedsbestemmelser.

Disse forslag er i overensstemmelse med, at omhandlede ydelse - rangerydelsen - skal ses som et *tilbud*, jævnfør lovforslagets side 66, 3.die sidste afsnit, linje 2. Forslaget afklarer således den situation, hvor et fremsat tilbud ikke accepteres.

Såfremt vores forslag ikke tages til følge, foreslås det, at det i bemærkningerne tydeliggøres, at anvendelsen af en kombiterminal nødvendiggør, at der i relevant omfang *skal* gøres brug af de ydelser, terminaloperatøren tilbyder. I denne situation foreslås det endvidere, at ordet "tilbudte" i afsnittes linje 2 slettes (side 66, 3.die sidste afsnit), idet der da ikke vil være tale om et tilbud, men et krav.

Såfremt det i det foregående afsnit anførte forslag om tydeliggørelse indarbejdes, vil det efter vores opfattelse være i modstrid med lovens formål om at skabe konkurrence på markedet, jævnfør lovforslagets § 1, stk. 2 sidst. Forslaget tilgodeser modsætningsvis lovens formål om at skabe klare rammer for jernbanens forskellige aktører, jævnfør § 1, stk. 2 først.

Uanset hvordan vil vi foreslå, at der under alle omstændigheder foretages en tydeliggørelse af problemstillingen omkring rammerne for udførelse af selvstændig rangering på terminalområder.

Det bemærkes afslutningsvis, at der tilsyneladende efter lovforslaget ikke længere skal foretages en myndighedsgodkendelse af taksterne for anvendelsen af serviceydelser på kombiterminaler, jævnfør sidste afsnit af bemærkningerne til § 5, side 69 nederst. Dette synes umiddelbart at medvirke til en forringelse af

gennemsigtigheden af takstdannelsen og vil forstærke behovet for, at den enkelte operatør gives mulighed for at finde egne løsninger omkring de ikke-tvangsmæssige ydelser. Altså et yderligere argument for en tydeliggørelse af det frie valg omkring rangering på kombiterminalens område.

Ved en umiddelbar betragtning kan vores bemærkninger til lovforslaget synes som små og ubetydelige. Betydningen af bemærkningerne er imidlertid af yderst principiell karakter og vil i væsentlig grad medvirke til at opfylde lovens formål, § 1, stk. 2 sidst om at "skabe konkurrence på markedet".

Med venlig hilsen



Uffe Mørch-Pedersen
HP Christensensvej 1
3000 Helsingør



Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K

Sekretariat & jura

Transportministeriet har ved E-mail den 22. december anmodet om bemærkninger til supplerende høring af forslag af ny jernbanelov.

19. januar 2015

Generelle bemærkninger

Overordnet bemærkes det, at bemærkningerne i det reviderede udkast til forslag til ny jernbanelov nu fremstår langt tydeligere og klare end i det oprindelige høringsudkast fra juli måned 2014.

Telegade 2
2630 Taastrup

Direkte telefon 24 68 67 76
rujj@dsb.dk
www.dsb.dk

Specifikke bemærkninger

Nedenfor følger DSB's specifikke bemærkninger til forslag til ny jernbanelov, idet det skal understreges, at der er tale om supplerende bemærkninger til DSB's høringssvar af 25. august 2014.

Markedsadgang

Ad § 4

DSB foreslår en sproglig justering af § 4, stk. 1, således at "*samt til stationer*" ændres til "*samt adgang til stationer*", da der i forhold til stationer hverken er tale om at købe eller reservere kapacitet.

Ad § 5

DSB har med beklagelse noteret sig, at det reviderede forslag til ny jernbanelov for så vidt angår andre operatørers adgang til stationer er blevet ændret og nu kun i begrænset omfang er i overensstemmelse med DSB's langsigtede strategi, der er centreret om "togsystemet" (materiel, stationer og digitale platforme), vedligehold af materiel samt naturligvis togekørsel.

Med det reviderede forslag til ny jernbanelov sondres der således mellem, om stationer er beliggende på jernbaneinfrastruktur, der er ejet af staten, eller om stationer er beliggende på privatejet jernbaneinfrastruktur. På stationer på privatejet infrastruktur kan der kræves betaling for tildeling af betjeningskapacitet, herunder betaling for at stille billetsalgsudstyr til rådighed. På stationer, der

derimod er beliggende på statens jernbaneinfrastruktur, er der hjemmel til at transportministeren kan fastsætte regler om betaling.

I bemærkningerne til bestemmelsen er det præciseret, at hjemlen påtænkes udnyttet således, at ministeren kan bestemme, at der ikke må opkræves standsningsafgift for andre operatørs adgang til stationer. DSB forudsætter, at hjemlen udnyttes i overensstemmelse med den eksisterende bekendtgørelse om modtagepligt, således at standsningsafgift kan opkræves af operatører i fri trafik, når disse benytter stationer ejet af DSB, og at der ikke sker en forskelsbehandling, således at DSB risikerer at skulle betale standsningsafgift mv., hvis DSB via forhandlet trafik skal betjene stationer, der ikke ejes af DSB.

Derudover fremgår det af bemærkningerne, at hjemlen vedrørende billetalsautomater *"skal sikre, at DSB stiller billetalsudstyr, herunder rejsekortalsudstyr, i betjente billetals samt på perroner til rådighed uden omkostninger for jernbanevirksomheder, der udfører trafik som offentlig tjeneste, og som benytter stationer, der ejes af DSB."* DSB lægger til grund, at forpligtelsen alene gælder i forhold til eksisterende billetalsudstyr, og at DSB derfor ikke kan pålægges at investere i nyt udstyr for at imødekomme krav eller ønsker fra andre operatører. Dette bør præciseres.

Den vederlagsfri adgang til stationer og benyttelse af billetalsudstyr må nødvendigvis forudsætte, at Transportministeriet ved udskæring af trafik og tilhørende justering af kontraktbetalingen i forbindelse med udbud tager højde for, at DSB også efter udskæringen vil skulle varetage opgaver relateret til stationer og billetalsudstyr.

Kontrolafgifter m.m.

Ad § 14

I henhold til stk. 4 har transportministeren hjemmel til at fastsætte regler om adgang til kontrolafgift og ekspeditionsgebyr. Af bemærkningerne fremgår det, at den nugældende bekendtgørelse om kontrolafgifter og ekspeditionsgebyrer forventes videreført. DSB forudsætter, at adgangen til at fastsætte størrelsen af kontrolafgifter og ekspeditionsgebyrer også fremadrettet vil tilkomme DSB. Alternativt er der risiko for, at DSB's indtægtsgrundlag forringes, ligesom muligheden for at tilskynde kunderne til at have gyldig rejsehjemmel risikerer at blive forringet.

Infrastrukturforvaltning

Ad kapitel 5

DSB råder over nogle DSB ejede spor. Der er tale om dels et begrænset antal, dels en begrænset længde. Derudover ejer DSB nogle godslæssepladser. Såvel de DSB ejede spor som godslæssepladserne stilles til rådighed for andre operatører, herunder af gods, som benytter DSB's klaringsfaciliteter, værksteder m.v.

Som udgangspunkt må DSB være at betragte som infrastrukturforvalter i forhold til de pågældende spor og godslæssepladser. Derved pålægges DSB en lang række forpligtelser – eksempelvis forpligtelsen, jf. § 18, til at udarbejde en netredøgørelse og gøre denne tilgængelig på en hjemmeside i minimum 2 sprog – som forekommer uproportionale set i forhold til DSB's begrænsede infrastruktur, og som formentlig er tiltænkt et helt andet formål, nemlig at regulere krav til eksempelvis privatbaners infrastrukturforvalterrolle.

Der bør derfor indsættes en bestemmelse, som undtager DSB – og andre operatører med tilsvarende begrænset ejerskab af jernbaneinfrastruktur – fra at skulle iagttage forpligtelserne som infrastrukturforvalter.

Ad § 28

DSB kan med beklagelse konstatere, at stk. 2-4 om indskrænkningen af mulighederne for på jernbanearealer at rejse nye fredningssager eller udpege jernbanearealer som naturbeskyttede, er faldet bort.

Mulighederne for at udvikle et omkostningseffektivt kollektivt transportsystem begrænses, da fredede ejendomme alt andet lige er dyrere af eje og drive. Dertil kommer, at mulighederne for at foretage løbende tilpasning af ejendommene til det aktuelle og fremtidige behov bliver vanskeliggjort, fordyret og i visse tilfælde umulige.

Afgifter og gebyrer

Ad § 104

DSB noterer sig, at Jernbanenævnet med forslag til ny jernbanelov bliver tilsynsorgan i forhold til DSB's overholdelse af regnskabsreglementet. Det præciseres i bemærkningerne, at DSB også fremadrettet skal forelægge sine redegørelser vedrørende strækningsøkonomi for Transportministeriet.

DSB forudsætter, at opdelingen af tilsynet ikke vil medføre væsentligt øget administration og dermed omkostninger for DSB, idet DSB i modsat fald må kompenseres herfor.

TRM Kathrine Møller Lise

Fra: PLA-KVA <pla-kva@vd.dk>
Sendt: 15. januar 2015 13:40
Til: TRM Louise Thomsen; Mail TRM
Cc: Lars Bo Leth Espensen; PLA; PLA-PA; PLA-PA-VMA; Jur; Svend Kold Johansen; Karsten Kirk Larsen; Sune Impgaard Schou; Helga Theil Thomsen; Bent Lund Nielsen; Torben Grundfør Richter; Louise Heilberg; info@trafikstyrelsen.dk
Emne: VS: Supplerende høring af forslag til jernbanelov, sagsnummer 2010-4523
Vedhæftede filer: Lovudkast til jernbaneloven.pdf; Høringsbrev til supplerende høring.pdf; Høringsliste til supplerende høring.pdf

Kære Louise,

Vejdirektoratet har bemærket, at der ikke er enslydende forklaring i §33 stk. 2 og §37 stk. 4, hvilket der formentlig burde være.

VD-journalnummer: 14/18555

Besvarelsen er godkendt af planlægningsdirektør Helga Theil Thomsen

Venlig hilsen

Brian Gross Larsen
Specialkonsulent
Sekretariat



Niels Juels Gade 13
1022 København K

Telefon +45 7244 3333
Mobil 2257 2306

bgl@vd.dk
vejdirektoratet.dk

Fra: TRM Louise Thomsen [<mailto:lot@TRM.dk>]

Sendt: 22. december 2014 12:14

Til: '?='; '?='; =?windows-1252?Q?Anken=E6vnet_for_Bus; _Tog_og_Metro?='; Arbejderbevægelsens Erhvervsråd; Dansk Industri; '?='; Arriva ; '?='; '?='; '?='; '?='; '?='; '?='; '?='; '?='; '?='; '?='; '?='; Danmarks Naturfredningsforening; Dansk Arbejdsgiverforening; Dansk Byggeri; Dansk Cyklist Forbund; '?='; '?='; '?='; '?='; '?='; Danske Handicaporganisationer; DI – Transport; Dansk Jernbaneforbund; Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik; '?='; Dansk Transport og Logistik; '?='; Danske Regioner; '?='; '?='; '?='; '?='; DSB; '?='; '?='; Fælles Fagligt Forbund ; Friluftsrådet; '?='; '?='; '?='; HK Trafik og jernbane; '?='; '?='; Håndværksrådet; '?='; '?='; Kommunernes Landsforening; post@kommissarius.dk; komoe@komoe.dk; '?='; Landdistrikternes Fællesråd; '?='; '?='; Lloyds'; '?='; '?='; Metroselskabet I/S; '?='; Midtjyske Jernbaner ; '?='; '?='; '?='; '?='; NOAH Trafik; '?='; =?windows-1252?Q?info@; _ ?='; '?='; '?='; '?='; '?='; '?='; '?='; '?='; '?='; '?='; '?='; '?='; '?='; =?windows-1252?Q?Samferdselsdepartementet; '?='; '?='; '?='; '?='; '?='; '?='; =?windows-1252?Q?Sund_&_B=E6lt; '?='; '?='; '?='; Trafikforbundet; Trafikselskaberne i Danmark; '?='; DI – Transport; =?windows-1252?Q?Transportstyrelsen; _SE'?='; '?='; =?windows-1252?Q?T=DCV_Rheinland_Intertraffic; '?='; =?windows-1252?Q?T=DCV_S=DCD; '?='; Vejdirektoratet(VD); '?='; '?='; '?='; '?='; '?='; Dansk Jernbane Klub; Danske Veterantogsoperatørers Fælles repræsentation DVF; '?='; =?windows-1252?Q?DSB_Museumstog;

_Danmarks_Jernbanemuseum?=?; '?=?; '?=?; '?=?; '?=?; '?=?; '?=?; '?=?; '?=?; =?windows-1252?Q?info@; '?=?; '?=?; '?=?; '?=?; '?=?; '?=?; '?=?; '?=?; '?=?; '?=?; Gjedser Jernbane; Projekt Aabenraa Veteranbane; Projekt Sydjylland
Veterantog'

Emne: Supplerende høring af forslag til jernbanelov, sagsnummer 2010-4523

Kære alle

Hermed sender Transportministeriet forslag til lov om jernbane i supplerende, offentlig høring.

Vedhæftet er høringsbrev, høringsliste og lovforslag.

Transportministeriet skal anmode om eventuelle bemærkninger til udkastet til lovforslag senest den 15. januar 2015.

Bemærkninger sendes til trm@trm.dk med kopi til info@trafikstyrelsen.dk og lot@trm.dk med påført sagsnummer 2010-4523.

Venlig hilsen

Louise Thomsen
Fuldmægtig

Transportministeriet
Ministry of Transport
Banekontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

Hoved nr. +45 41 71 27 00
Direkte nr. +45 41 14 77 96
lot@trm.dk
www.trm.dk

Denne mail er blevet scannet for virus af TDC Mailfilter.

Fra: Tommy Frost [<mailto:TFR@moviatrafik.dk>]

Sendt: 12. januar 2015 14:35

Til: TRM Louise Thomsen

Cc: Mona Lagrelius (ML@trafikstyrelsen.dk); Rösli Gisselmann; Uffe Nielsen, UNI (uni@regioner.dk)

Emne: Præcisering af lovbemærkning side 95

Hej Louise.

Efter aftale med Mona Lagrelius, Trafikstyrelsen, skal jeg på vegne af Lokalbanen, Danske Regioner og Movia anmode om, at det i bemærkningerne til den nye jernbanelov (side 95) præciseres, at privatbanerne i forhold til allerede gældende praksis, også fremover kan iværksætte ekspropriation.

Med venlig hilsen

Tommy Frost

Banechef

Trafik og Plan, Movia

Direkte: +45 36 13 16 00

Mobil: +45 40 97 44 20

E-mail: TFR@moviatrafik.dk



Trafiksekskabet Movia
Gammel Køge Landevej 3
DK 2500 Valby
Telefon: +45 36 13 14 00
Website: www.moviatrafik.dk



 Tænk venligst på miljøet, inden du printer denne mail. **EMAS**

Transportministeriet

DANSKE
REGIONER



15-01-2015

Sag nr. 14/127

Dokumentnr. 2526/15

Uffe Nielsen

Tel. 3529 8257

E-mail: uni@regioner.dk

Høringssvar - supplerende høring af forslag til jernbanelov

Danske Regioner vil gerne kvittere for, at det reviderede forslag til jernbanelov er udsendt i supplerende høring; at bemærkningerne i forslaget er væsentligt udbygget; og at der i det reviderede forslag er taget højde for Danske Regioners høringssvar til det oprindelige forslag. Dette giver gode forudsætninger for at få klarhed om, hvilke konsekvenser forslaget kan forventes at få, og er et godt eksempel på en god, åben og grundig forberedende lovgivningsproces.

Danske Regioner forventer ikke nogen økonomiske konsekvenser af lovforslaget, da Transportministeriet eksplicit i det reviderede forslag bekræfter, at der ikke påtænkes ændret i gældende ret i forhold til de forbehold Danske Regioner havde i høringssvaret til det oprindelige forslag. Derudover giver ingen af de ændringer, der er skitseret i det reviderede lovforslag anledning til forventninger om økonomiske konsekvenser for regionerne.

I forhold til §30 om ekspropriation bør det i bemærkningerne præciseres, at privatbanerne i forhold til allerede gældende praksis også fremover kan iværksætte ekspropriation.

Med venlig hilsen

Uffe Nielsen

Til: Transportministeriet (trm@trm.dk)
Cc: KOMOE Henrik Hansen (HH@komoe.dk), Trafikstyrelsen (info@trafikstyrelsen.dk), Kommissarius ved Statens Ekspropriationer (komoe@komoe.dk), ha@komoe.dk (ha@komoe.dk), TRM Louise Thomsen (lot@TRM.dk)
Fra: Kommissarius ved Statens Ekspropriationer (komoe@komoe.dk)
Titel: VS: Supplerende høring af forslag til jernbanelov, sagsnummer 2010-4523
Sendt: 14-01-2015 10:43:10
Bilag: Lovudkast til jernbaneloven.pdf; Høringsbrev til supplerende høring.pdf; Høringsliste til supplerende høring.pdf;

Kære Louise

Hermed følger bemærkninger fra Statens Ekspropriationer på Øerne:

Kommissariatet henviser til bemærkninger til departementet af 25. august 2014.

For så vidt angår bestemmelserne om overtagelse før tidspunktet for de ordinære ekspropriationer (§ 33) og overtagelse i forbindelse med pålæg af byggelinjer (§ 37) finder Kommissariatet, at det skal præciseres i bemærkningerne, hvad der skal ske i den mulige situation, hvor ekspropriationskommissionen ændrer et afslag på overtagelse til overtagelse. Skal sagen så hjemvises med henblik på at fastsætte erstatningen? Eller skal ekspropriationskommissionen i forbindelse med sin behandling af spm. om overtagelse ligeledes fastsætte erstatningen/overtagessummen?

Ovenstående bemærkning skal ses på baggrund af, at Kommissariatet gerne vil have den processuelle behandling af ovenstående sager klarlagt inden eventuelle sager skal behandles.

I tilfælde af eventuelle spørgsmål eller lignende må du endelig kontakte mig.

Med venlig hilsen

Iben Held Jensen
Fuldmægtig

Statens Ekspropriationer på Øerne
Frederiksholms Kanal 4B, 2.sal
1220 Kbh K
ihj@komoe.dk
3392 8722
2283 4121

Fra: TRM Louise Thomsen [<mailto:lot@TRM.dk>]

Sendt: 22. december 2014 12:14

Til: ?; ?; =?windows-1252?Q?Anken=E6vnet_for_Bus; _Tog_og_Metro?; Arbejderbevægelsens Erhvervsråd; Dansk Industri; ?; Arriva ; ?; ?; ?; ?; ?; ?; ?; ?; ?; ?; ?; ?; Danmarks Naturfredningsforening; Dansk Arbejdsgiverforening; Dansk Byggeri; Dansk Cyklist Forbund; ?; ?; =?windows-1252?Q?Dansk_Erhverv; ?; ?; ?; Danske Handicaporganisationer; DI – Transport; Dansk Jernbaneforbund; Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik; ?; Dansk Transport og Logistik; ?; Danske Regioner; ?; ?; ?; ?; DSB; ?; ?; Fælles Fagligt Forbund ; Friluftsrådet; ?; ?; ?; HK Trafik og jernbane; ?; ?; Håndværksrådet; ?; ?; Kommunernes Landsforening; KOMJ Kommissarius Jylland Postkasse; KOMOE Postkasse; ?; Landdistrikternes Fællesråd; ?; ?; Lloyds; ?; ?; Metroselskabet I/S; ?; Midtjyske Jernbaner ; ?; ?; ?; ?; NOAH Trafik; ?; info@NTmail.dk; _ ?; ?; ?; ?; ?; ?; ?; ?; ?; ?; ?; ?; ?; ?; ?; ?; ?; =?windows-1252?Q?Samferdselsdepartementet; ?; ?; ?; ?; ?; ?; =?windows-1252?Q? Sund_&_B=E6lt; ?; ?; ?; Trafikforbundet; Trafikselskaberne i Danmark; ?; DI – Transport; =?windows-1252?Q? Transportstyrelsen; _SE?; ?; =?windows-1252?Q?T=DCV_Rheinland_Intertraffic; ?; =?windows-1252?Q? T=DCV_S=DCD; ?; ?; ?; ?; ?; ?; ?; ?; Dansk Jernbane Klub; Danske Veterantogsoperatørers Fælles repræsentation DVF; ?; =?windows-1252?Q?DSB_Museumstog; _Danmarks_Jernbanemuseum?; ?; ?; ?; ?; ?; ?; ?; ?; ?; info@veterantoget.dk; ?; ?; ?; ?; ?; ?; ?; ?; ?; ?; ?; ?; ?; Gjedser Jernbane; Projekt Aabenraa Veteranbane; Projekt Sydjyllands Veterantog'

Emne: Supplerende høring af forslag til jernbanelov, sagsnummer 2010-4523

Kære alle

Hermed sender Transportministeriet forslag til lov om jernbane i supplerende, offentlig høring.

Vedhæftet er høringsbrev, høringsliste og lovforslag.

Transportministeriet skal anmode om eventuelle bemærkninger til udkastet til lovforslag senest den 15. januar 2015.

Bemærkninger sendes titrm@trm.dk med kopi til info@trafikstyrelsen.dk og lot@trm.dk med påført sagsnummer 2010-4523.

Venlig hilsen

Louise Thomsen
Fuldmægtig

Transportministeriet
Ministry of Transport
Banekontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

Hoved nr. +45 41 71 27 00
Direkte nr. +45 41 14 77 96
lot@trm.dk
www.trm.dk

Denne mail er blevet scannet for virus af TDC Mailfilter.

Denne mail er blevet scannet af <http://www.comendo.com> og indeholder ikke virus!

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

Arriva Tog A/S
Skøjtevej 26
2770 Kastrup

+45 7230 2500
info@arriva.dk
www.arriva.dk
CVR 12245904

Kastrup, 14. januar 2015

Supplerende høring over forslag til lov om ændring af lov om jernbane – J.nr.2010-4523

Hermed følger Arriva Tog A/S' supplerende bemærkninger til forslag til lov om ændring af lov om jernbane.

Kapitel 5 - Infrastruktur og infrastrukturforvaltning

Sikring af baneafsnittet og driften af sporene

I supplerung til udkast til § 25 foreslår Arriva, at infrastrukturforvalteren skal etablere et bælte langs banearealet, hvor der ryddes for beplantning 10 m til hver side fra spormidte de steder langs banearealet, hvor det er muligt. Bæltet vil være en foranstaltning, der skaber mere sikkerhed omkring baneafsnittet, da det ikke længere vil være den enkelte infrastrukturforvalter, der vurderer, hvor det er nødvendigt at etablere et sådan bælte. De klimaforandringer, som vi oplever, gør det nødvendigt med en sådan foranstaltning for at skabe mere sikkerhed omkring jernbanen og de passagerer, der rejser med jernbanen.

Kapitel 16 - Jernbanenævnet

Af udkast til § 103 stk. 3 fremgår det, at Jernbanenævnet "*fører tilsyn med konkurrencesituationen på markederne for jernbanetransportydelse...*". Dette betragtes som værende en af Jernbanenævnets væsentligste opgaver, hvorfor Arriva Tog A/S opfordrer til, at det sikres, at mere end én af Jernbanenævnets medlemmer har den nødvendige konkurrenceretlige ekspertise, og at Jernbanenævnet anvender ekspertise og bistand fra Konkurrence- og

Forbrugerstyrelsen til at løfte opgaven med at føre tilsyn med konkurrencesituationen på markederne for jernbanetransportydelse.

I udkast til § 103, stk. 6. fremgår det, at *"Transportministeren fastsætter regler om Jernbanenævnet, herunder om udpegning af medlemmer, udførelse af virksomhed, opgaver, sammensætning, sekretariatsbetjening og uafhængighed."* Transportministeren opfordres derfor til ved udstedelse af ny bekendtgørelse om Jernbanenævnet at ændre i sammensætningen således, at minimum to nævnsmedlemmer har den nødvendige konkurrenceretlige ekspertise.

Med venlig hilsen

Nikolaj Wendelboe

Anne-Mette Enoksen



Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K
Att.: Louise Thomsen

Supplerende høring af forslag til jernbanelov, sagsnummer 2010-4523

Vedhæftet fremsendes Metroselskabets bemærkninger

Med venlig hilsen

Anne Mette Kristensen

Metroselskabet I/S
Metrovej 5
DK-2300 København S
m.dk

T +45 3311 1700
E m@m.dk

2015-01-16



§3

Klarere definitioner af følgende begreber er ønskelige: "Bybaner", "metro", "letbaner", "S-tog", samt "infrastrukturforvalterens og jernbanevirksomhedens område". Bestemmelserne i § 3 er ikke ændret tilstrækkeligt. Bemærkningen genfremsættes:

Der mangler klarere definitioner af jernbaner og bybaner

- Jernbaner
 - "rigtige jernbaner" – De lange Skinner – Banedanmarks infrastruktur hvor interoperabilitetskravene skal opfyldes og der skal være adskillelse mellem infrastrukturforvalter og Jernbanevirksomheder
- Bybaner
 - Metro
 - Letbaner
 - S-baner

I § 3 i øvrigt forslås medtaget en klar definition af "*infrastrukturforvalterens og jernbanevirksomhedens område*", der tager højde for at adkomsten i stedet for ejendomsret kan være sikret ved servitut eller aftale. Definitionen bør også indeholde en ajourføring af definitionen i § 42 stk. 1 [Nu § 41. Også tunnelstrækninger og højbanestrækninger med tilhørende stationer skal nævnes.] Bemærkning genfremsættes.

af hvilke typer anlæg, som infrastrukturforvalterens og jernbanevirksomhedens område kan bestå af, således at bla. tunnelstrækninger og højbanestrækninger med tilhørende stationer indgår i opremsningen. Sammenlign bekendtgørelse nr. 73 af 04.02.2009, "*Bekendtgørelse om jernbanevirksomhed på letbaner (den københavnske metro)*".



§24	I §24 benyttes termen "infrastrukturforvalterens område", i §25 benyttes termen "baneareal" og i §41 benyttes termen "infrastrukturforvalterens og jernbanevirksomhedens område". Der bør overalt benyttes termen "infrastrukturforvalterens og jernbanevirksomhedens område" medmindre, der med "baneareal" menes areal registreret i matriklen som "jernbaneareal". Her bør så netop benyttes termen "jernbaneareal" jf. §28
§30 – 33	Bybaner mangler fortsat. Bemærkningen genfremføres. Kan på sigt give problemer. Det synes dog hensigtsmæssigt med en enkelt overordnet erstatningsbestemmelse, der indeholder den fornødne henvisning til ekspropriationsproceksen og vejlovens § 103, stk. 2, i stedet for som nu, at det fremgår rundt omkring under de enkelte bestemmelser.
§ 40	
§ 42 stk. 1	Se § 24 Bemærkning genfremføres
§ 42-45	<i>Se §40 Bemærkningen genfremføres: Ophold m.v. på infrastrukturforvalterens og jernbanevirksomhedens område §§ 42-45</i> Bestemmelserne i §§ 42-45 bærer præg af at være møntet på et traditionelt jernbaneareal. I § 42 bør en række af begreberne fra letbanebekendtgørelsen indarbejdes, medmindre det netop er tanken, at reguleringen af metroen og letbaner kan findes i en ny letbanebekendtgørelse. Et andet eksempel er § 45, som er en hensigtsmæssig bestemmelse. [Pt. er problemstillingen aktuel ved Vanløse station.] Problemet er, at begrebet "baneafsnit" ikke anvendes ved metroen og at det i øvrigt fremgår af lovbemærkningerne (side 86), at "bestemmelsen vedrører Banedanmarks egne områder. Bestemmelsen skal sikre, at reklamer ikke forstyrrer jernbanesikkerheden."
§46 stk. 3	Metroselskabet henstiller til at §45 stk. 3 ændres til "Nødbremsen i tog og nødstop på perron må kun benyttes i nødstilfælde"
§63	
§68	Hvorfor gælder § 68 om helbreds krav ikke for Metro og Letbane (Selv om metroen er førerløs- og der således ikke er lokomotivfører om bord - kan der stadig være andre personalegrupper vedrørende både drift og vedligehold som udfører sikkerhedsklassificerede funktioner, og derfor pga. §65 vil være omfattet af §68)



§NY	<p>Metroselskabet foreslår, at der analogt med § 3 stk. 2 i bekendtgørelse nr. 73 af 04.02.2009, "Bekendtgørelse om jernbanevirksomhed på letbaner (den københavnske metro)", indføres en ny bestemmelse direkte i jernbaneloven om jernbaner under anlæg. Bestemmelsen skal fastlægge at en jernbane, herunder en bybane under anlæg, når anlægsprocessen er nået så langt, at dette er rimeligt, bliver omfattet af jernbaneloven, herunder dennes politibestemmelser. Overgangen til jernbane forudsættes at ske med Trafikstyrelsens tilladelse og efter orientering af offentligheden.</p> <p>Forslaget vedr. ny § om jernbane under anlæg, dækker en relevant uklarhed i loven og bør gentages, ikke mindst på baggrund af de mange kommende baneanlæg, herunder letbaneanlæg.</p>
-----	--

Øvrigt:

Behov for uddybende bekendtgørelser jf. §39 stk 2:

- *Med hjemmel i §39 stk. 2 foreslås endvidere , at de særlige forhold vedrørende de tre bybanetyper, metro, letbaner og S-tog uddybes i bekendtgørelser udstedt i medfør af §39 stk. 2 jf. den eksisterende bekendtgørelse for metroen (Letbanebekendtgørelsen), der skal opdateres i medfør af den nye jernbanelov.*
- *Et behov for uddybende bestemmelser i en bekendtgørelse gælder bla. de særlige problemstillinger omkring letbaner indpasset i vej, herunder de særlige forhold omkring letbaner, hvor skæring af vejtrafik både kan ske i niveauoverkørsler iht. §62 og 63 og i almindelige vejkryds reguleret iht. Færdselsloven med signalanlæg eller vigepligtsmarkeringer.*

Bemærkninger til §15: Brugen af ordet "færdselsregler" er uheldig, når man nu har letbanerne med i jernbaneloven.

Generelt: Flot arbejde med at levere et langt mere gennemarbejdet og konsistent lovforslag

Mange kommentarer (især om inkonsistens) er indarbejdet i det reviderede forslag.

Da der mangler rettelses korrekturmærkning i det reviderede forslag kan det være at enkelte af vores genfremsendte bemærkninger er dækket andet sted. Vi er meget interesseret at forklare nærmere i evt. tvivlstilfælde. Metroselskabet ser stadig godt potentiale i at Ministeriet og Trafikstyrelsen indkalder til workshop for at gennemgå de indkomne bemærkninger.

Transportministeriet
 Frederik Holms Kanal 27 F
 1220 København K

Hørings svar vedrørende forslag til lov om ændring af lov om jernbane

Aarhus Letbane I/S modtog den 22. december 2014 Transportministeriets høringsbrev om supplerende høring til forslag til lov om ændring af lov om jernbane med høringsfrist den 15. januar 2015.



Høringsfristen er for kort taget i betragtning af, at høringen blev udsendt i lige op til en ferieperiode, på samme måde som den sidste høring blev sendt ud i sommerferieperioden.

Herved følger Aarhus Letbane I/S' hørings svar.

DATO

15. januar 2015

JOURNAL NR

AALRT_11.01

KONTAKTPERSON

Marianne Dauding

Jurist

+45 29 63 59 40

mad@aarhusletbane.dk

1. Kapitel 2 - Anvendelsesområde og definitioner

§ 5 vedrørende adgang til stationer mv. gælder ikke for bybaner. § 5, stk. 1 og 3 bør finde anvendelse for bybaner. Bekendtgørelse nr. 560 af 21. juni 2000 om modtagerpligt på stationer gælder for *"jernbanevirksomheder [...], der opfylder de i § 3 i lov om jernbanevirksomhed m.v. fastsatte betingelser for at drive jernbanevirksomhed i Danmark, og som af Banestyrelsen har fået tildelt kanal på et givet baneafsnit."* Letbanevirksomheder opfylder første led af denne betingelse. Adgang til stationer bør være ens for virksomheder, der har fået tilladelse, jf. lov om jernbane, uanset om der er tale om en jernbanevirksomhed eller en "letbanevirksomhed".

Grunden til at dette er vigtigt for Aarhus Letbane er, at DSB i forbindelse med diskussion om adgang til Aarhus H, netop har henvist til at et letbaneselskab ikke er en jernbanevirksomhed. For at undgå tvivl i dag og i fremtiden og for at sikre en fri og aktiv udvikling af både jernbane- og letbanetraffic bør det præciseres at bestemmelsen også omfatter letbaner.

Et lignende eksempel kunne opstå, såfremt fx Svendborg-banen senere måtte blive en letbane.

2. Kapitel 5

Det fremgår af lovudkastet, at bybaner bl.a. ikke er omfattet af § 17.

Ifølge anlægsloven for Aarhus Letbane er der lagt op til, at der skal være mulighed for at køre gods mellem Aarhus H og Grenaa. Hvilke regler gælder for tildeling af infrastrukturkapacitet til en jernbanevirksomhed, der evt. skal befordre gods på Aarhus Letbane? Denne situation synes ikke at være reguleret af lovforslaget. Det

bør overvejes, om § 17, stk. 1 evt. skal gælde for letbaner til brug for de situationer, hvor der skal befordres gods på en del af Aarhus Letbane.

Bybaner er ligeledes ikke omfattet af § 53, stk. 3 vedrørende erstatningsansvar for gods, idet som bemærkninger til § 2, stk. 3 angiver *bestemmelsen "ikke relevant for bybaner"*. Det kan blive relevant på grund af den specifikke konstellation med mulighed for godsbefordring på Aarhus Letbane.

3. Kapitel 7 – Bybaner

39, stk. 2: Den indskudte sætning "der er skinnebåren trafik" er overflødig i den sætning. Det følger allerede af § 1, at loven gælder for skinnebåren trafik.

4. Kapitel 13 – Undersøgelse af jernbaneulykker

Vi forstår § 81 således, at i tilfælde af alvorlige ulykker på jernbaneområdet, hvor letbanen kører i eget tracé, undersøger Havarikommisionen disse alvorlige ulykker. I tilfælde af alvorlige ulykker, hvor letbanen kører i delt tracé, fx i et vejkryds, vil det være færdselsloven der finder anvendelse, og dermed politiet, der er undersøgende myndighed. Såfremt denne opfattelse ikke er korrekt, bør bestemmelsen præciseres.

Ulykkesfrekvensen på letbaneområdet må forventes højere end på jernbaneområdet, og en eventuel ulykke i et vejkryds må ikke være til unødige gene i videre omfang end nødvendigt. Endvidere kan der opstå sikkerhedsmæssigt uforsvarlige situationer, såfremt et vejkryds blokeres i unødvendig lang tid.

Af lovforslagets § 85 fremgår det, at når en ulykke eller hændelse undersøges af Havarikommisionen, må *de køretøjer*, der er indblandet i ulykken [...] ikke fjernes eller røres, før Havarikommisionen eller politiet i forståelse med Havarikommisionen giver tilladelse til.

I tilfælde af en ulykke, hvor letbanen kører i delt tracé, forstår vi, at vi skal flytte toget, jf. færdselsloven, og hvis vi kører i eget tracé og der sker en ulykke, skal vi følge lov om jernbane.

Det bør således tydeligt fremgå, hvilke køretøjer § 85 omhandler. Er det alene køretøjer på jernbaneområdet bestemmelsen finder anvendelse på eller er det alle køretøjer, herunder biler? I færdselsloven findes en bestemmelse om, at et køretøj, der har været indblandet i et færdselsuheld, skal flyttes, hvis dets placering er til fare for færdslen.

Med venlig hilsen

Marianne Dauding,
Aarhus Letbane I/S

Jernbanenævnets supplerende hørings svar i anledning af revideret forslag til lov om ændring af lov om jernbaneloven (implementering af EU direktiv 2012/34)

Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S
Telefon 6093 4800
Fax 7221 8888
info@jernbanenaevnet.dk
www.jernbanenaevnet.dk

Indledning

Jernbanenævnet har modtaget Transportministeriets høringsbrev af 22. december 2014, hvormed fulgte et revideret udkast til forslag til lov om ændring af lov om jernbane udsendt i supplerende høring.

Transportministeriet havde ved brev af 9. juli 2014 udsendt et udkast til et lovforslag om en ny jernbanelov, hvortil Jernbanenævnet ved høringsnotat den 26. august 2014 fremsatte en række overvejelser om de dele af loven, som har umiddelbar betydning for nævnets uafhængighed og funktionsevne, som det er en del af lovforslagets formål at tilpasse til de øgede krav i direktiv 2012/34. Det dengang foreliggende udkast til lovforslag gav nævnet anledning til en vis bekymring på en række punkter.

Med det nu foreliggende reviderede udkast til forslag til jernbanelov er der taget højde for de fleste af nævnets bemærkninger, hvilket nævnet finder positivt og betryggende i forhold til sit fremadrettede virke.

Nævnet vil dog med nærværende supplerende hørings svar kort uddybe dele af bemærkninger allerede fremsat med Jernbanenævnets notat af 26. august 2014, idet et par fortsatte uklarheder i det foreliggende reviderede lovudkast giver anledning til en vis resterende bekymring i forhold til nævnets fremadrettede arbejde.

Herudover giver det reviderede udkast Jernbanenævnet anledning til at berøre enkelte andre punkter af betydning for rammen om Jernbanenævnets virke.

Samlet giver dette nævnet anledning til at foreslå to mindre præciseringer i det reviderede udkast udsendt med høringsbrev af 22. december 2014.

Om Jernbanenævnets uafhængighed herunder i forhold til dets sekretariatsfunktion

Bestemmelserne i lovudkastet har ifølge bemærkningerne (jf. afsnit 2.2.2) til formål at tage højde for de ændringer, som følger af de nye EU direktivkrav.

I forhold til spørgsmålet om Jernbanenævnets, herunder sekretariatsbetjeningens, uafhængighed tager udkastet til lovforslag dog ikke helt højde for centrale direktivkrav, jf. nedenfor.

Jernbanenævnets organisatoriske uafhængighed

For så vidt angår *Jernbanenævnets organisatoriske uafhængighed* indeholder lovforslagets § 103, stk. 2, følgende bestemmelse:

"Stk. 2. Jernbanenævnet er uafhængigt og er ikke undergivet instruktionsbeføjelse fra transportministeren. Jernbanenævnet skal i sin sammensætning, organisering og virke være uafhængigt af enhver jernbanevirksomhed, infrastrukturforvalter og ansøger."

Dato 15. januar 2015
j.nr. JN02-00010

Direktiv 2012/34 indeholder blandt andet følgende bestemmelse:

"Artikel 55

Tilsynsorgan

1. Hver medlemsstat opretter et enkelt nationalt tilsynsorgan for jernbanesektoren. Dette organ skal være en særskilt myndighed, som organisatorisk, funktionelt, hierarkisk og med hensyn til beslutningstagning er retligt adskilt fra og uafhængigt af enhver anden offentlig eller privat enhed, jf. dog stk. 2. Det skal også med hensyn til organisation, finansieringsbeslutninger, retlig struktur og beslutningstagning være uafhængigt af enhver infrastrukturforvalter, ethvert afgiftsorgan og tildelingsorgan og enhver ansøger. Det skal desuden være funktionelt uafhængigt af enhver kompetent myndighed, der tager sig af tildelingen af en kontrakt om offentlig tjeneste."

Jernbanenævnet foreslår i den forbindelse at lovforslagets § 103, stk. 2, præciseres således at lovtæksten fastslår nævnets uafhængighed som anført i førnævnte direktivbestemmelse, herunder også i forhold til ethvert nationalt afgiftsorgan og enhver national myndighed, der tildeler kontrakter om offentlig tjeneste.

Nævnet foreslår derfor, at § 103 stk. 2, præciseres (fremhævet skrift) på følgende måde:

*"Stk. 2. Jernbanenævnet er uafhængigt og er ikke undergivet instruktionsbeføjelse fra transportministeren. Jernbanenævnet skal i sin sammensætning, organisering og virke være uafhængigt af enhver jernbanevirksomhed, infrastrukturforvalter og ansøger **samt ethvert afgiftsorgan. Nævnet skal desuden være funktionelt uafhængigt af enhver kompetent myndighed, der tager sig af tildelingen af en kontrakt om offentlig tjeneste.**"*

Særligt om organisatorisk sammenlægning

Det er udtrykkeligt fremhævet i direktiv 2012/34 artikel 55 stk. 2, andet punktum, at muligheden for organisatorisk sammenlægning af tilsynsorganet med en anden myndighed, som f.eks. jernbanesikkerhedsmyndigheden, er begrænset til situationer, hvor den pågældende myndighed opfylder kravene

om uafhængighed efter direktivets artikel 55 stk. 1. Denne uafhængighed besidder Trafikstyrelsen i sagens natur ikke generelt set.

Dato 15. januar 2015
j.nr. JN02-00010

Nævnet bemærker, at Trafikstyrelsen efter lovforslagets § 55 alene i forhold vedrørende jernbanesikkerhed er uafhængig af transportministeren. Allerede som følge af denne begrænsning opfylder Trafikstyrelsen ikke fuldt ud uafhængighedskravet i artikel 55, stk.1.

Sekretariatsfunktionen

Af ovennævnte bestemmelse i direktiv 2012/34, Artikel 55, stk. 1, følger ikke kun krav til uafhængighed i forhold til tilsynsorganets beslutningstagere (nævnsmedlemmerne) – men også krav til uafhængighed i forhold til tilsynsorganets personale (nævnets sekretariat).

For så vidt angår *sekretariatsfunktionen* vil Jernbanenævnet gentage, at nævnets fulde, operationelle uafhængighed forudsætter en selvstændig sekretariatsbetjening.

Lovforslaget viderefører på dette område gældende ret jf. bl.a. bemærkningerne til lovforslagets § 103, stk. 6 (side 176):

“Som en videreførelse af gældende ret vil Trafikstyrelsen fortsat stille sekretariatsbistand til rådighed for Jernbanenævnet.”

Gældende ret med hensyn til den sekretariatsbistand, som Trafikstyrelsen stiller til rådighed for Jernbanenævnet, følger af bemærkningerne til den nu gældende jernbanelov, jf. LFF2009-2010.1.170, som – til opfyldelse af direktivkrav herom¹ - blandt andet indeholder følgende afsnit:

“2.1.2. Transportministeriets overvejelser og lovforslag

...

Udvidelsen af nævnets opgaver vil indebære, at der særskilt afsættes ressourcer til nævnets drift, herunder permanent sekretariatsbetjening.”

“Til § 24:

...

Det er et centralt led i EU-reglerne, at dette tilsynsorgan skal være uafhængigt. Dette foreslås blandt andet sikret ved, at ... Jernbanenævnet får et budget, som det selv disponerer over, og som sikrer nævnet tilstrækkelige ressourcer i form af personale og budgetmidler til løsning af de pålagte opgaver.”

¹ Om direktivkravene til tilsynsorganets uafhængighed på tidspunktet for det nævnte lovforslag til den gældende jernbanelov, se direktiv 2001/14, Artikel 30, stk. 1 (nu direktiv 2012/34, Artikel 55).

Den nuværende permanente sekretariatsbetjening af Jernbanenævnet følger således af den gældende jernbanelov – og eventuel nedlæggelse af nævnets permanente sekretariatsbetjening forudsætter dermed, at den gældende lov ændres.

Ovennævnte lovbemærkninger om permanent sekretariatsbetjening af Jernbanenævnet er gennemført ved den gældende bekendtgørelse om Jernbanenævnet², som blandt andet indeholder følgende bestemmelse:

”Sekretariat

§ 5. Jernbanenævnet bistås af et sekretariat, der alene udfører opgaver for nævnet og alene er underlagt nævnets instruktion.”

Endvidere er Jernbanenævnet tildelt sin egen hovedkonto på finansloven og ansættelser af medarbejdere til Jernbanenævnets sekretariat under den nu-gældende ordning er sket efter nævnsformandens accept.

Jernbanenævnet forstår, at Transportministeriet³ har varslet en nedlæggelse af Jernbanenævnets selvstændige sekretariatsfunktion med virkning fra ikrafttræden af den reviderede jernbanelov, og at nævnet herefter i stedet sekretariatsbetjenes af Trafikstyrelsen.

Som også bemærket i nævnets høringsvar af 26. august 2014 vil dette, såfremt denne forståelse måtte være korrekt, indebære at nævnet fremadrettet ikke umiddelbart er sikret en permanent og uafhængig sekretariatsbetjening. Der vil således potentielt kunne blive tale om en for nævnet uhensigtsmæssig sekretariatsbetjening i lyset af det uafhængighedskrav til rammen om nævnets virksomhed, som nævnets medlemmer forventer værnet gennem nævnsvirksomhedens lovgrundlag.

Muligheden for påvirkning - eksempler

Det afgørende i forhold til spørgsmålet om uafhængighed og habilitet er, hvorvidt der er, eller vil kunne opstå, mulighed for påvirkning, og med nedestående gives eksempler på områder, hvor nævnet øjner potentielle problemer.

Trafikstyrelsen som forvaltningsmyndighed vs Jernbanenævnets myndighedsområde

Trafikstyrelsen er i sagens natur offentlig forvaltningsmyndighed for en lang række områder indenfor jernbanelovgivningen, herunder eksempelvis adgangen til stationer, kombiterminaler og servicereleaterede serviceydelser, jernbanegodsforordningen, jernbanesikkerhed, interoperabilitet, trafikale analyser,

² Transportministeriets bekendtgørelse nr. 1188 af 12. december 2012 om Jernbanenævnet.

³ Transportministeriets brev af 29. april 2014 til nævnets formand

koordinering af kollektiv trafik m.v. Trafikstyrelsen administrerer således generelt regler omfattet af nævnets kompetence.

Dato 15. januar 2015
j.nr. JN02-00010

Over for dette står, at Jernbanenævnets kontrolfunktion i forhold til Trafikstyrelsen bl.a. består i, at nævnet fører tilsyn med blandt andet overholdelsen af direktiv 2012/34 samt jernbanegodsforordningen.

Det fremgår af udkastet til lovforslag (jf. lovforslagets bemærkninger til § 103, stk. 6), at den nuværende klageadgang til Jernbanenævnet over Trafikstyrelsens jernbanesikkerhedsafgørelser vil blive afskåret, samt at Trafikstyrelsen fremover ikke vil skulle godkende kombiterminaltakster, hvorefter der heller ikke vil være klageadgang til Jernbanenævnet i forhold til sådanne afgørelser.

Nævnet stiller naturligvis ikke spørgsmålstejn ved disse påtænkte ændringer af klageadgangen. Nævnet bemærker dog, at de nævnte to begrænsninger i den administrative klageadgang til Jernbanenævnet kun delvist vil kunne forhindre problemstillinger omkring uafhængighed og habilitet i potentielt at kunne opstå ved en eventuel sammenlægning af Jernbanenævnets sekretariat med Trafikstyrelsen.

Udover at godkende kombiterminaltakster påser Trafikstyrelsen eksempelvis generelt overholdelsen af kravet i direktiv 2012/34, Artikel 13, stk. 2, hvorefter jernbanevirksomheder skal have *adgang til servicefaciliteter og ydelser i forbindelse med servicefaciliteter* på lige ikke diskriminerende vilkår (jf. bemærkningerne til lovforslagets § 5-7). Som eksempel på Trafikstyrelsens behandling af en sådan sag og Jernbanenævnets stillingtagen hertil som tilsynsmyndighed, kan henvises til Jernbanenævnets vejledende udtalelse af 21. februar 2014 i sag JN34-00008 (Captrain-sagen).

I relation til *kontrakter om offentlig trafikbetjening* foretager Jernbanenævnet, på anmodning prøvning af spørgsmål om hovedformål og økonomisk ligevægt i forbindelse med en foreslået ny international passagerrute med henblik på afgørelse af om en sådan ville skabe en økonomisk uligevægt i en kontrakt om offentlig trafikbetjening. Dette følger af direktivets artikler 10-13, gældende bekendtgørelse 550 samt Kommissionens gennemførelsesforordning nr. 869/2014 om nye jernbanepassagerruter (jf. lovforslagets § 4 stk. 1 og 2). Trafikstyrelsen varetager i dag i relation til kollektiv trafik, herunder jernbanen, udformning af politisk strategiske nøgledokumenter, trafikale analyser, koordinering af kollektiv trafik og andre opgaver af central rolle for ministeriets kontakter om offentlig jernbanetrafik.

I relation til *jernbanevirksomheders forretningsbetingelser og takster* er Jernbanenævnet i dag klageinstans over Trafikstyrelsen afgørelser om jernbane-

virksomhedernes bidrag til et centralt system for kundeoplysning med informationer om egen togdrift og takster m.v.⁴

Dato 15. januar 2015
j.nr. JN02-00010

I forhold til *jernbanegodsforordningen* og forhold omkring godskorridor 3 er Jernbanenævnet pr. definition kompetent myndighed for alle forhold, der har potentiel virkning på konkurrencen og ikke-diskriminerende adgang i forhold hertil. Dette følger af forordning 913/2010 artikel 20 samt direktiv 2012/34 artikel 55-57. Trafikstyrelsen varetager i den forbindelse en række funktioner, der også omfattes af Jernbanenævnets kompetence som tilsynsmyndighed. Trafikstyrelsen varetager, på Danmarks vegne, formandskabet i den transnationale korridorbestyrelse, er medlem af samme og desuden sekretariat for korridorbestyrelsen. En meget væsentlig opgave for Jernbanenævnet i forhold til banegodsforordningen er eksempelvis at føre tilsyn med den for godskorridor 3 kommende såkaldte C-OSS (Corridor One Stop Shop), som på vegne af korridorens infrastrukturforvaltere skal varetage tildelingen af infrastrukturkapacitet i forhold til korridoren. Efter forordningen er korridorbestyrelsen overordnet myndighed i forhold til C-OSS'en og dermed overordnet ansvarlig for denne funktion.

Ledelses-og styringsmæssige aspekter

Såfremt den eksisterende og ved lov fastlagte permanente sekretariatsbetjening erstattes af, at Trafikstyrelsen fremover stiller skiftende medarbejdere til rådighed med henblik på varetagelse af Jernbanenævnets sekretariatsfunktion efter styrelsens egne og konkrete vurderinger af det til enhver tid værende behov herfor, vil der i sagens natur ikke være tale om en permanent sekretariatsfunktion.

Dertil kommer, at såfremt dispositioner i forhold til medarbejdere som skal udføre sekretariatsfunktionerne, herunder de ledelses- og styringsmæssige, henhører under Trafikstyrelsen og ikke udelukkende under nævnet, vil de pågældende medarbejdere i sagens natur ikke være uafhængige i forhold til styrelsen.

Sammenfatning

Ovenstående er blot eksempler. Sammenlægning af Jernbanenævnets sekretariat med Trafikstyrelsen vil generelt skabe habilitetskonflikter i forhold til områder, hvor Trafikstyrelsen administrerer regler, som er omfattet af nævnets kompetence som enten administrativ klagemyndighed eller tilsynsmyndighed.

⁴ Efter bkg. nr. 893/2012 om Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser (delegationsbekendtgørelsen), § 21, nr. 1, kan styrelsens afgørelser efter jernbanelovens § 12, stk. 6, påklages til Jernbanenævnet.

Dato 15. januar 2015
j.nr. JN02-00010

En selvstændig sekretariatsbetjening er efter Jernbanenævnets opfattelse vigtig for efterlevelsen af direktivkravet i artikel 55, stk. 1 om organisatorisk og funktionel uafhængighed, som ligeledes kommer til udtryk ved direktivkravet om, at nævnet skal have "fuld beføjelse til at ansætte og forvalte personalet i tilsynsorganet" (artikel 55 stk. 3, 4. afsnit).

Jernbanenævnet foreslår derfor, at efterlevelse af de konkrete direktivkrav, der er forbundet med organisatorisk og funktionel uafhængighed, præciseres i bemærkningerne til lovforslagets § 103, stk. 6 (nederst p. 174 – øverst p. 175), på følgende måde (fremhævet skrift):

"Bestemmelsen i stk. 6 giver transportministeren hjemmel til at fastsætte regler om Jernbanenævnet, herunder om udpegning af medlemmer, udførelse af virksomhed, opgaver, sammensætning, sekretariatsbetjening og uafhængighed. Disse regler skal sikre overholdelse af direktivkravene om tilsynsorganets funktioner og uafhængighed som disse er fastlagt i direktiv 2012/34/EU henholdsvis artiklerne 55 (bl.a. artikel 55 stk. 1 og stk. 3 afsnit 4) samt 56-57."

Øvrigt

Af lovbemærkningerne side 51 (Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige) fremgår, at bevillingsmæssige konsekvenser af lovforslaget fra 2016 og frem optages på Finansloven for 2016. Jernbanenævnet deltager gerne i en budgettering af finansieringsbehovet for så vidt angår varetagelse af nuværende og umiddelbart kommende nye opgaver, herunder de eksterne revisioner som Jernbanenævnet i henhold til § 104 stk. 1 vil skulle kunne iværksætte hos infrastrukturforvaltere, forvaltere af servicefaciliteter og jernbanevirksomheder.

På Jernbanenævnets vegne



Per Baltzer Overgaard

Nævningsformand



Transportministeriet
Att. Jakob Karlshøj
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

St. Kongensgade 45
1264 København K

Tlf. 33 92 84 00
Fax 33 11 04 15

rr@rigsrevisionen.dk
www.rigsrevisionen.dk

Supplerende høring over forslag til lov om ændring af lov om jernbane

13. januar 2015

Transportministeriet har med brev af 22. december 2014 sendt ovennævnte lovforslag i supplerende høring med svarfrist den 15. januar 2015.

Kontor: 6. kt.

J.nr.: 2015-8000-50

Rigsrevisionen har gennemgået lovforslaget alene med fokus på bestemmelser vedrørende statslige revisions- og/eller regnskabsforhold.

Rigsrevisionen har ved gennemgangen af den supplerende høring noteret sig, at Transportministeriet har skrevet Rigsrevisionens tilføjelser ind i lovforslaget, som anført i høringsvaret af den 26. august 2014.

Rigsrevisionen har ingen yderligere bemærkninger til lovforslaget.

Med venlig hilsen

Casper Ussing
Fuldmægtig

Til: Transportministeriet (trm@trm.dk)
Cc: Trafikstyrelsen (info@trafikstyrelsen.dk)
Fra: Else Mathisen (em@djf.dk)
Titel: Høring af forslag til lov om jernbane
Sendt: 15-01-2015 15:53:40

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K

Med henvisning til mail af 22. december 2014 vedrørende supplerende høring af forslag til lov om jernbane skal Dansk Jernbaneforbund hermed meddele, at forbundet ikke har bemærkninger til lovforslaget.

Venlig hilsen
Else Mathisen
Juridisk Rådgiver
Dansk Jernbaneforbund
Søndermarksvej 16
2500 Valby
Telefon: 36132518 (direkte)
Mobil: 21322433

Vår beteckning
TSJ 2014-5020Er beteckning
2010-4623Datum
2015-01-15Ert datum
22. december 2014

Kopia till

lot@trm.dk

info@trafikstyrelsen.dk

**Transportministeriet
Fredriksholms Kanal 27 F
1220 København K
Danmark
trm@trm.dk**

Supplerende høring over forslag til lov om ændring af lov om jernbane

Transportstyrelsen har givits tillfälle att yttra sig över rubricerade dokument.
Vi tackar för denna möjlighet och har tagit del av förslaget.

Transportstyrelsen har inga synpunkter på förslaget.

Med vänlig hälsning


Birgitta Hermansson
Avdelningsdirektör

Til: Transportministeriet (trm@trm.dk)
Cc: Trafikstyrelsen (info@trafikstyrelsen.dk), TRM Louise Thomsen (lot@TRM.dk)
Fra: da@da.dk (da@da.dk)
Titel: VS: Supplerende høring af forslag til jernbanelov, sagsnummer 2010-4523
Sendt: 05-01-2015 10:51:24
Bilag: Lovudkast til jernbaneloven.pdf; Høringsbrev til supplerende høring.pdf; Høringsliste til supplerende høring.pdf;

Kære Louise Thomsen

Under henvisning til det til DA fremsendte høringsbrev af 22. december 2014 vedrørende ovennævnte skal vi oplyse, at sagen falder uden for DA's virkefelt, og at vi under henvisning hertil ikke ønsker at afgive bemærkninger.

Med venlig hilsen

Michala Jordy Jensen
Administrativ koordinator

Fra: TRM Louise Thomsen [mailto:lot@TRM.dk]

Sendt: 22. december 2014 12:14

Til: 'Advokatsamfundet:'; 'Alstom:'; Ankenævnet for Bus, Tog og Metro; Arbejderbevægelsens Erhvervsråd; Dansk Industri; 'Arriva Skandinavien A/S:'; Arriva (inkl. Vestbanen); 'Atkins Danmark A/S:'; 'Balfour Beatty Rail Danmark A/S:'; 'Banedanmark Direktion:'; 'Bombardier Transportation:'; 'Brancheforeningen Danske Advokater:'; 'Bravida Danmark A/S:'; 'CFL cargo Danmark ApS:'; 'CONPAO Consulting:'; 'Contec Rail ApS:'; 'COWI:'; Danmarks Naturfredningsforening; Dansk Arbejdsgiverforening; Dansk Byggeri; Dansk Cyklist Forbund; 'Dansk Energi:'; 'Dansk Energinet:'; 'Dansk Erhverv; Høringssager:'; 'Dansk Erhvervsfremme:'; 'Dansk Handicap forbund:'; Danske Handicaporganisationer; DI – Transport; Dansk Jernbaneforbund; Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik; 'Dansk Ledningsejerforum:'; Dansk Transport og Logistik; 'Danske Havne:'; Danske Regioner; 'Danske Speditører:'; 'DB Schenker Rail Scandinavia A/S:'; 'DB Schenker Rail Scandinavia A/S (Sikkerhed):'; 'Det Centrale Handicapråd:'; DSB; 'Energinet.dk:'; 'Frie Jernbaneingenører ApS:'; Fælles Fagligt Forbund (3F); Friluftsrådet; 'Forbrugerrådet:'; 'Havarikommissionen:'; 'Hector Rail AB:'; HK Trafik og jernbane; 'Hove Rail Consult:'; 'Hovedstadens Lokalbaner A/S:'; Håndværksrådet; 'Interfleet Technology ApS:'; 'Jernbanenævnet:'; Kommunernes Landsforening; post@kommissarius.dk; komoe@komoe.dk; 'Kystdirektoratet:'; Landdistrikternes Fællesråd; DA/LO-Udviklingsfonden; 'Leonhard Weiss Danmark A/S:'; 'Lloyds:'; 'Lokalbanen A/S:'; 'Malus ApS:'; 'Metroselskabet I/S:'; 'Metro Service A/S:'; Midtjyske Jernbaner (Lemvig- og Odderbanen); 'Midttrafik:'; 'Movia:'; 'NEG Niebüll GmbH:'; 'NIRAS:'; NOAH Trafik; 'NOB:'; 'info@NTmail.dk'; Nordjyskejernbaner A/S. (njba@njba.dk); 'OEM Consult:'; 'Odense Kommune:'; 'Per Aarsleff A/S:'; 'Post Danmark A/S:'; 'PP Consult:'; 'Railcare Danmark:'; 'Railcare Sverige:'; 'Raillpartner:'; 'Rambøll:'; 'Regionstog A/S:'; 'Rigsrevisionen:'; 'Ring 3 Letbane I/S:'; 'Rådet for Bæredygtig Trafik:'; 'Samferdselsdepartementet, NO:'; 'Scanscreen:'; 'Siemens A/S:'; 'SJ AB:'; 'Spitzke Scandinavia A/S:'; 'Strukton Rail Danmark:'; 'Sund & Bælt, Sund & Bælt Holding A/S:'; 'Sydtrafik:'; 'Teknologisk Institut:'; Trafikforbundet; Trafikselskaberne i Danmark; 'Trafikstyrelsen:'; DI – Transport; 'Transportstyrelsen, SE:'; 'TX Logistik AG:'; 'TÜV Rheinland Intertraffic, DK:'; 'TÜV SÜD, Denmark:'; 'Vejdirektoratet:'; 'Udviklingselskabet By og Havn I/S:'; 'Øresundsbro Konsortiet:'; Aalborg Kommune:; 'Århus Letbane I/S:'; 'Blavstrød Banen:'; Dansk Jernbane Klub; Danske Veteranogstogoperatørers Fælles repræsentation DVF; 'Djursland for fuld Damp:'; DSB Museumstog, Danmarks Jernbanemuseum; 'Haderslev- Vojens banen:'; 'Hedelands Veteranbane:'; 'Hjerl Hedes Frilandsmuseum:'; 'Limfjordsbanen.dk:'; 'Mariager-Handest Veteranjernbane:'; 'Museumsbanen Maribo-Bandholm:'; 'MY Veteranog:'; 'Nordisk Jernbaneklub:'; 'info@veterantoget.dk'; 'Omstigningsklubben:'; 'Projekt Amts banen på Als E- kleinbahn:'; 'Projekt Lille Vildmose banen:'; 'Projekt Mønsted Kalkgruber:'; 'Spurvejsemuseet Skjoldenæsholm:'; 'Struer Jernbane Klub:'; 'Syd Fyenske Veteranjernbane:'; 'Vestsjællands Veteranog:'; 'Veteranbanen Bryrup - Vrads VBV:'; 'Veterantog Vest:'; 'Østsjællandsske Jernbaneklub:'; 'Gjedser Jernbane'; 'Projekt Aabenraa Veteranbane'; 'Projekt Sydjylland Veteranog'

Emne: Supplerende høring af forslag til jernbanelov, sagsnummer 2010-4523

Kære alle

Hermed sender Transportministeriet forslag til lov om jernbane i supplerende, offentlig høring.

Vedhæftet er høringsbrev, høringsliste og lovforslag.

Transportministeriet skal afmode om eventuelle bemærkninger til udkastet til lovforslag senest den 15. januar 2015.

Bemærkninger sendes trm@trm.dk med kopi til info@trafikstyrelsen.dk og lot@trm.dk med påført sagsnummer 2010-4523.

Venlig hilsen

Louise Thomsen
Fuldmægtig

Transportministeriet
Ministry of Transport
Banekontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

Hoved nr. +45 41 71 27 00
Direkte nr. +45 41 14 77 96
lot@trm.dk
www.trm.dk

Denne mail er blevet scannet for virus af TDC Mailfilter.

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F

1220 København K

trm@trm.dk + lot@trm.dk + info@trafikstyrelsen.dk

KRONPRINSESSEGADE 28
1306 KØBENHAVN K
TLF. 33 96 97 98

DATO: 8. januar 2015
SAGSNR.: 2015 - 24
ID NR.: 328939

Høring - over forslag til lov om ændring af lov om jernbane (supplerende høring)

Ved e-mail af 22-12-2014 har Transportministeriet anmodet om Advokatrådets bemærkninger til ovennævnte forslag.

Advokatrådet har ikke bemærkninger til det fremsendte høringsmateriale.

Med venlig hilsen


Torben Jensen

Fra: Bo Haaning [<mailto:boh@havarikommissionen.dk>]

Sendt: 6. januar 2015 13:37

Til: TRM Louise Thomsen

Emne: SV: Supplerende høring af forslag til jernbanelov, sagsnummer 2010-4523

Kære Louise.

Også godt nytår til dig.

Jo, vi har modtaget denne (har lige fået den fra vores sekretariat)

Vi har ingen bemærkninger til den supplerende høring.

Mvh

Bo

Yours Sincerely

Bo Haaning

Head of Railway Unit /

Deputy Director of the Danish AIB

Accident Investigation Board

Langebjergvaenget 21

DK-4000 Roskilde

Denmark

Phone +45 25 29 73 32

boh@aib.dk

www.aib.dk

Fra: TRM Louise Thomsen [<mailto:lot@TRM.dk>]

Sendt: 22. december 2014 12:32

Til: Post HCLJ Havarikommissionen

Emne: VS: Supplerende høring af forslag til jernbanelov, sagsnummer 2010-4523

Kære Havarikommissionen

Da jeg først fremsendt fik jeg besked om, at I havde et problem med jeres postkasse.

Håber at I modtager denne.

Med ønske om en glædelig jul og et godt nytår.

Venlig hilsen

Louise Thomsen

Fuldmægtig

Transportministeriet

Ministry of Transport

Banekontoret

Frederiksholms Kanal 27 F

DK-1220 København K

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
220 København K

15. januar 2015

**Supplerende høring over forslag til lov om ændring af lov om jernbane –
Deres journalnr. 2010-4523**

Dansk Erhverv har gennemgået ovenstående høring og har ingen bemærkninger hertil.

Med venlig hilsen



Jesper Højte Stenbæk
Politisk chefkonsulent

JHS/ATH
jhs@danskerhverv.dk

Side 1/1

-
Deres ref.: 2010-2523
Vores ref.: SAG-2011-00256

-
372765

Transportministeriet

Sendt pr.mail til trm@trm.dk med kopi til info@trafikstyrelsen.dk og lot@trm.dk



Dato: 15. januar 2015
Sagsnr.: -
J. nr.: -
Vor ref.: msj

Høring over forslag til lov om jernbane - supplerende offentlig høring. Sagsnummer 2010-4523

Dansk Ledningsejerforum har modtaget ovennævnte supplerende høring og takker for muligheden for at komme med kommentarer.

Dansk Ledningsejerforum har ingen kommentarer til det fremsendte udkast.

Med venlig hilsen

Helle Stisen
Sekretær, Dansk Ledningsejerforum

Supplerende høring over forslag til Lov om ændring af lov om jernbane, dateret 22. december 2014

Høringsbemærkninger og svar

Carl Dixen Pedersen
Konsulent

Indhold – side nr. er de blå.

Nr.	Beskrivelse	Sidetal
1	Supplerende høring over forslag til lov om ændring af lov om jernbane, 22.12.2011	1-2
2	Formål: Forslag til jernbanelov og vejlov	3-6
3	Sammenfatning af vejmyndigheden betaling af sikkerhedsforanstaltninger i relation til CIR 132 i perioden 06.12.1985-01.07.2012 Forslag til i § 62 nyt forslag til økonomisk snit mellem vejmyndighed og infrastrukturforvalter i forbindelsen vejmyndighedens anlægsarbejder	7-8
4	Hvem betaler for nye/ændrede sikkerhedsforanstaltninger ved vejmyndighedens vejændringer i henhold til CIR 132, 06.12.1985 – jernbanelov 01.07.2012 – høringforslag, jernbanelov, 22.12.2014	9-11
5	Høringforslag til udkast til lov om ændring af lov om jernbane, 22.12.2014	12-15
6	Ministeriets fejl i relation til Vejdirektoratets høringssvar, 03.11.2011	16-18
7	Ministeriets sagsbehandling Roskilde Kommunes henvendelse af 25.11.2010 med anmodning om at afgøre udgiftsfordelingen mellem Banedanmark i forbindelse med ny cykelsti	19-33
8	CIR 132 – information, afgørelser og godkendelser for anlægsarbejder på veje igennem jernbaneoverkørsler	34-55
9	Spærretid for vejtrafikanter	56-58
10	Trafiksikkerhed	59-68
11	Vejen igennem jernbaneoverkørslen	69-72
12	Indberetning af uheld og sikkerhedsrapporter	73-80
13	Niveaufrie krydsninger – nye eller ombyggede	81-101
14	§ 64 – uafhængig tredjeparts vurdering	102
15	Vejbelægningen op til nærmeste skinne	103
16	Sagsforløb fra og med det lovforberedende arbejde i 2006 til "Lov om ændring af lov om offentlige veje" til møde mellem Banedanmark og Odense kommune	104-121
17	KL's høringssvar af 26.08.2014	122-125

Transportministeriet

trm@trm.dk

lot@trm.dk

20.01.2015

1 Supplerende høring over forslag til lov om ændring af lov om jernbane, dateret 22. december 2014

Høringsfristen var 15. januar 2015, men undertegnede har fået udsættelse til 20. januar 2015.

Efterfølgende bemærkninger har relation til krydsning mellem vej og jernbane.

Indledningsvis er der foretaget en sammenligning mellem "Forslag til lov om offentlige veje m.v." fremsat 8. oktober 2014 og "Forslag til jernbanelov", dateret 22. december 2014 med hensyn til formål.

I vejlovsforslaget er der fokuseret meget på trafiksikkerhed og fremkommelighed for vejtrafikken, mens der i høringforslaget til jernbanelov ikke er nævnt noget om trafiksikkerhed og fremkommelighed i krydsninger mellem vej og bane.

På enkelte området bør der vurderes en sammentænkning.

I vejlovsforslagets § 5 omtales fremkommelighedsudvalg. Hvorledes inddrages jernbaneoverkørslernes spærretidsproblemstilling?

I vejlovsforslagets § 49 omtales nye adgang og udvidelse af en eksisterende adgang til offentlig vej. I forslag til "cirkulære om sikring af jernbaneoverkørsler", dateret 25. juni 1993 og udarbejdet af departementet er anført i § 18, at hvis nye vejtilslutninger, adgange for private fællesveje og adgange til private ejendommen påtænkes etableret inden for en afstand af 100 m fra overkørslen, skal der foretages en sikkerhedsmæssig vurdering i relation til jernbaneoverkørsler. Tilsvarende skal der for nye enkeltejendomme mindre end 35 m fra jernbaneoverkørsler foretages en vurdering.

Hvorledes foretages denne sammentænkning med § 49 i vejloven?

Infrastrukturforvalteren for jernbaneoverkørsler har ansvaret for synligheden til sikkerhedsforanstaltningerne, herunder om der er stopsigt.

Hvorledes sammentænkes disse hensyn med vejlovforslagets §§ 80 og 81 – genstande m.v. op vejarealet, § 84 – valgplakater, § 87 – beplantning og § 93 – hegn mod. Vejmyndighedens skilte og tavler kan også tage udsynet til overkørslernes sikkerhedsforanstaltninger.

Hvem har myndighedsansvaret i disse situationer?

På grund af høringssvarets omfang sendes det i to dele.

Med venlig hilsen

Carl Dixen Pedersen

Konsulent

Udkast
Forslag
til
jernbanelov¹

2

Kapitel 1

Formål

§ 1. Lovens formål er at fastlægge rammerne for skinnebåren trafik herunder at sikre, at jernbanetransport tilrettelægges og gennemføres under hensyn til sikkerhed, fremkommelighed og samfundsøkonomi. Lovens rammer supplerer og udmønter de fælleseuropæiske fastsatte regler, således at den danske jernbane sikres optimale vilkår for fortsat udvikling samt vækst for gods- og passagertransport.

Stk. 2. Loven skal i overensstemmelse med de i stk. 1 nævnte formål særligt skabe klare rammer for jernbanens forskellige aktører, for passagerernes adgang, fremme anlæg og fornyelse af jernbaner samt sikre en effektiv anvendelse af økonomiske ressourcer og skabe konkurrence på markedet.

Kapitel 2

Anvendelsesområde og definitioner

§ 2. Loven gælder for jernbaner, herunder bybaner, jf. dog stk. 2-6.

Stk. 2. For veteranbaner gælder alene kapitel 8.

Stk. 3. Bybaner er ikke omfattet af kapitel 3, §§ 10, 17 og 18 samt § 53, stk. 3.

Stk. 4. Udover de i stk. 3 angivne bestemmelser er metro og letbaner ikke omfattet af §§ 20-22 samt §§ 66-68.

Stk. 5. Privatbaner er ikke omfattet af kapitel 3 og § 17. Transportministeren kan dog bestemme, at kapitel 3 og § 17 helt eller delvist skal gælde for privatbaner.

Stk. 6. Loven gælder ikke for privatejet jernbaneinfrastruktur og køretøjer, der udelukkende bruges på denne infrastruktur til ejerens egen godstransport.

§ 3. I denne lov forstås ved:

- 1) Anlægsmyndighed: Bygherren på et jernbaneanlægsprojekt.
- 2) Ansøger: Enhver fysisk eller juridisk person, herunder jernbanevirksomheder, som har en

¹Loven indholder bestemmelser, der gennemfører dele af 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), EF-Tidende 2004, nr. L 164, side 44, som senest ændret ved Kommissionens direktiv 2014/88/EU af 9. juli 2014 om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF for så vidt angår fælles sikkerhedsindikatorer og fælles metoder til beregning af omkostningerne ved ulykker, og dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde, EU-tidende 2012, nr. L 343, side 32.

- 2.11. Niveauoverkørsler
 - 2.11.1. Gældende ret
 - 2.11.2. Lovforslagets indhold
- 3. De økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige
- 4. De økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet mv.
- 5. De administrative konsekvenser for borgere
- 6. De miljømæssige konsekvenser
- 7. Forholdet til EU-retten
- 8. Hørte myndigheder og organisationer mv.
- 9. Sammenfattende skema

1. Indledning

Lovforslaget er et led i moderniseringen af lovgivningen inden for jernbaneområdet.

X Hovedformålet med loven er at skabe en klar, enkel og operationel jernbanelov, som etablerer lovgivningsmæssige rammebetingelser, der kan understøtte at få flere passagerer og mere gods på skinnebåren trafik, herunder at sikre at jernbanetransport tilrettelægges og gennemføres under hensyn til sikkerhed, fremkommelighed og samfundsøkonomi. Det er endvidere en målsætning at gøre loven nemmere at forstå for borgerne. X

I lyset af ovenstående foreslås, at der foretages en revision af gældende lov om jernbane (lovbekendtgørelse nr. 1249 af 11. november 2010). Jernbaneloven er oprindeligt fra 1998 og er siden blevet ændret mere end 10 gange. Størstedelen af indholdet af lovforslaget er derfor en videreførelse af gældende ret. Strukturen i forslaget er dog ændret i forhold til den gældende lov, og forældede bestemmelser er moderniseret eller helt udgået.

Lovforslaget indeholder dog enkelte nye elementer, for eksempel tilføjelse om ekspropriation til klimarelaterede afværgeforanstaltninger, udvidelse af Trafikstyrelsens tilsyn, påbud ved overtrædelse af vilkår og ikke mindst gennemførelse af EU-regler herunder markedsadgang og forhold vedrørende tilsynsorganet, i Danmark Jernbanenævnet.

Med lovforslaget samles reglerne om ekspropriation i jernbaneloven. I dag findes generelle regler om ekspropriation vedrørende bl.a. jernbane- og letbaneanlæg i lov nr. 96 af 31. marts 1965 om ekspropriationer under Trafikministeriet (i det følgende benævnt ekspropriationsloven).

Lovforslaget tilpasser og justerer endvidere gældende regler for metro, letbaner og S-baner, og der introduceres et samlebegreb for disse baner, »bybaner«. Med vedtagelse af lovgivning om etablering af letbaner i København og Aarhus er det fundet nødvendigt at skabe rammerne for en klarere regulering af området.

Der bliver i disse år investeret massivt i jernbaneinfrastrukturen. Regeringen planlægger en timemodel mellem de store byer og elektrificering af alle hovedstrækninger i Danmark, der skal binde Danmark bedre sammen. Der er endvidere igangsat en fuldstændig opgradering med signalsystemet (ERTMS) på det nationale jernbanenet, og en række jernbanestrækninger er allerede vedtaget elektrificeret. Samtidig vil den nye jernbane mellem København og Ringsted over Køge og den faste forbindelse over Femern Bælt styrke jernbanen. Dette gælder ikke mindst for den miljøvenlige transport af gods på jernbanen men også en markant forbedring af forholdene for



Fremsat den 8. oktober 2014 af transportministeren (Magnus Heunicke)

Forslag

til

Lov om offentlige veje m.v.¹⁾

Kapitel 1

Lovens formål, anvendelsesområde og definitioner

Formål og anvendelsesområde

§ 1. Denne lov skal medvirke til

- 1) at sikre et velfungerende og sammenhængende vejnet,
- 2) at sikre mobiliteten på vejene til gavn for samfundsøkonomien og udvikling i alle dele af Danmark,
- 3) at sikre gode vej- og stiforbindelser mellem hjem, skole, arbejdsplads, kulturinstitutioner og fritidsaktiviteter mv.,
- 4) at fremme trafiksikkerheden og trafikafviklingen gennem en sammenhængende vejplanlægning og tidssvarende vejanlæg, og
- 5) at andre former for infrastruktur kan placeres i forbindelse med vejnettet.

§ 2. Loven finder anvendelse på offentlige veje og offentlige stier, jf. § 3, nr. 2 og 3.

Definitioner

§ 3. I denne lov forstås ved:

- 1) **Vejmyndighed:** Den myndighed, som administrerer en offentlig vej jf. nr. 2, eller sti jf. nr. 3.
- 2) **Offentlige veje:** Veje, gader, broer og pladser, der er åbne for almindelig færdsel, og som administreres af stat eller kommune efter denne lov. De offentlige veje inddeles i statsveje og kommuneveje.
- 3) **Offentlige stier:** Færdselsarealer, der administreres af stat eller kommune efter denne lov med de tilfældigheder, som de særlige forhold for stier tilsiger. Offentlige stier er fortrinsvis forbeholdt gående, cyklende og ridende færdsel og udgør ikke en del af en offentlig vej.

- 4) **Vejplan:** Plan, hvor vejmyndigheden noterer anlæg af nye veje, større flytninger af bestående veje og andre større anlægsarbejder, herunder væsentlige ændringer i vejens tværprofil.
- 5) **Byer og bymæssige områder:** Københavns Kommune og de områder, der efter lov om planlægning er byzone eller sommerhusområde samt nærmere afgrænsede områder i landzone, som kommunalbestyrelsen har besluttet at administrere efter byreglerne, jf. §§ 25-86 i lov om private fællesveje.
- 6) **Adgang:** En vejtilslutning eller en fysisk etableret adgang fra en ejendom til en vej eller sti til brug for gående, ridende eller kørende færdsel.
- 7) **Adgangsbestemmelse:** Afgørelser truffet efter § 49 om tilgrænsende ejendommers adgange til vejen.
- 8) **Vejbyggelinje:** Sikringslinje med vejmyndigheden som påtaleberettiget, som indebærer begrænsninger i ejerens eller andre rettighedshaveres råden over et nærmere defineret areal.
- 9) **Vejbidrag:** De udgifter til offentlige veje, som grundejere pålægges at betale i henhold til kapitel 4.
- 10) **Valgplakater:** Valgagitoriske meddelelser på en vejbestandig plade, der ikke er større end 0,8 m².
- 11) **Nedklassificering:** Den proces, hvorefter en offentlig vej ændrer status til en privat vej eller privat fællesvej.

Kapitel 2

Vejmyndighederne og deres opgaver

§ 4. Transportministeren er ansvarlig for den overordnede vej- og trafikplanlægning og for, at der foretages de undersøgelser, som er nødvendige herfor, jf. stk. 2.

Stk. 2. Transportministeren kan tage initiativ til, at der foretages tekniske, miljømæssige, økonomiske og statistiske undersøgelser, som er af betydning for planlægning, anlæg og vedligeholdelse af statsvejene eller for vejnettet som hel-

¹⁾ Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/61/EU af 15. maj 2014 om foranstaltninger for at reducere omkostninger ved etablering af højhastighedsnet til elektronisk kommunikation. EU-Tidende 2014, nr. L 155, s. 1.

1. Lovforslagets baggrund

Lovforslaget er et led i moderniseringen af lovgivningen inden for vejområdet. Målsætningen med lovforslaget er at forenkle og tydeliggøre lovgivningen, samt at gennemføre administrative lettelser for kommunerne, der som vejmyndighed administrerer kommunevejene. Det er endvidere en målsætning at gøre loven nemmere at forstå for borgerne.

Af de 74.366 km offentlige veje, der findes i Danmark pr. 1. januar 2014, administreres 3.797 km af staten og ca. 70.569 km af kommunerne.

Offentlig veje er veje, gader, broer og pladser, der er åbne for almindelig færdsel, og som administreres af stat eller kommune efter lov om offentlige veje (vejloven).

Den gældende vejlov, jf. lovbekendtgørelse nr. 1048 af 3. november 2011, som ændret ved som ændret ved lov nr. 613 af 18. juni 2012, lov nr. 169 af 26. februar 2014 og lov nr. 552 af 2. juni 2014, trådte i kraft den 1. april 1972. Der er løbende foretaget ændringer i loven, men loven anses på en række områder ikke længere for tidssvarende. Det er vurderet, at der er behov for en samlet modernisering af loven, og at denne modernisering mest hensigtsmæssigt gennemføres ved at udarbejde en ny lov.

Vejlovgivningen består i dag af fire love: lov om offentlige veje (vejloven), lov om private fællesveje (privatvejsloven), lov om grundejerbidrag til offentlige veje (vejbidragsloven) og lov om vintervedligeholdelse og renholdelse af veje (renholdelsesloven). Som et led i moderniseringen af vejlovgivningen er det hensigten at reducere antallet af love på området fra de nuværende fire love til to hovedlove – vejloven og privatvejsloven. Reduktionen er gennemført ved at indarbejde relevante bestemmelser for offentlige veje fra vejbidragsloven og renholdelsesloven i dette lovforslag. Vejbidragsloven og renholdelsesloven kan således ophæves, idet relevante bestemmelser for private fællesveje er indarbejdet i lov om private fællesveje, jf. lov nr. 1537 af 21. december 2010. Ved ophævelsen af vejbidragsloven og renholdelsesloven forenkles administration af vejlovgivningen for staten og kommunerne samtidig med, at borgerne fremover alene skal orientere sig om reglerne vedrørende offentlige veje ét sted.

Transportministeriet har som en del af det lovforberedende arbejde i juni 2011 afholdt et interessentseminar med deltagelse af repræsentanter fra bl.a. KL, Københavns Kommune, Parcelhusejernes Landsforening og Dansk Ledningsejerforum. På seminaret og i forlængelse heraf har Transportministeriet modtaget en række forslag og ønsker til ændringer af loven. Forslagene er alle blevet gennemgået og vurderet i forbindelse med udarbejdelsen af det foreliggende lovforslag. En del af de fremsatte forslag er imødekommet og indarbejdet i dette lovforslag.

2. Lovforslagets hovedindhold

2.1. Indsættelse af formålsbestemmelse

2.1.1. Gældende ret

Hverken vejloven, vejbidragsloven eller renholdelsesloven indeholder i dag formålsbestemmelser, ligesom det hel-

ler ikke er beskrevet, hvilke offentlige hensyn kommunerne skal varetage ved lovens administration.

2.1.2. Lovforslagets indhold

Det foreslås, at der indsættes en formålsbestemmelse, der præciserer lovens formål samt en bestemmelse, der beskriver, hvilke hensyn vejmyndighederne skal tage højde for ved administration af denne lov. Der henvises til forslagens § 1.

2.2. Statsveje

2.2.1. Gældende ret

2.2.2. Lovforslagets indhold

Med lovforslaget foreslås de statsligt ejede veje, der også efter denne lov administreres af Vejdirektoratet, benævnt som statsveje. Benævnelsen "kommuneveje" videreføres. Der henvises til forslagens § 3.

2.3. Ophævelse af begrebet vejbestyrelse

2.3.1. Gældende ret

I den gældende vejlovs § 2, stk. 6, og privatvejslovens § 1, stk. 2, betegnes forvaltningsmyndigheden for vejene henholdsvis vejbestyrelse og vejmyndighed. En vejbestyrelse er forvaltningsmyndigheden for en offentlig vej og har som hovedregel ejerskabet til vejarealet. Kommunalbestyrelsen er forvaltningsmyndighed (vejmyndighed) for de private fællesveje i kommunen og kan eje vejarealet. Endvidere anvendes vejmyndighed som samlebetegnelse for vejbestyrelse og vejmyndighed. Sondringen anvendes ikke konsekvent, hverken af praktikere eller domstolene, og kan give anledning til misforståelser.

2.3.2. Lovforslagets indhold

Det foreslås, at begrebet "vejmyndighed" anvendes som betegnelse for den myndighed, der efter vejloven administrerer offentlige veje, jf. forslagens § 3, nr. 1.

2.4. Bedre fremkommelighed

2.4.1. Gældende ret

Trængselskommissionen præsenterede i 2013 en række anbefalinger for at fremme mobilitet og fremkommelighed med udgangspunkt i hovedstaden.

Det fremgår af Trængselskommissionens betænkning - nr. 1539 fra september 2013, Mobilitet og fremkommelighed i hovedstaden – at trængslen på vejene vil blive fordoblet frem mod 2025, hvor der vil blive brugt ca. 18,4 mio. køretimer i kø på vejene i hovedstadsområdet (s. 9). Om biltrafikken fremgår det, at "infrastrukturen skal moderniseres, så den afspejler dagens transportbehov og et større samarbejde mellem kommunerne i hovedstadsområdet i forhold til tværgående trafikstrømme. Det betyder f.eks., at grønne bølger i lyssignalerne ikke skal afbrydes af kommunegrænserne, at biler, der forulykker på vejene, hurtigt bliver fjernet, og at vejarbejder planlægges og koordineres, så de giver mindst mulige gener for trafikken."

Notat

20.01.2015

Udkast til høringsforslag til jernbanelov, 22.12.2014

3 "Niveauoverkørsler der er åbne for almindelig færdsel"

§ 62

Oversigtlig sammenfatning af, hvem betaler for ændring af sikkerhedsforanstaltninger, når anlægsarbejder på vejnettet medfører behov for etablering af nye eller ændring af eksisterende sikkerhedsforanstaltninger.

Cirkulære nr. 132 af 06.12.1985 om lov om offentlige veje.

- Staten betaler forbedringer af sikkerhedsforanstaltninger, selvom de er nødvendiggjort af nye anlægsarbejder, der ikke er så omfattende, at de kan sidestilles med anlæg af ny vej.
Bemærkning: Siden cirkulærets ikrafttræden har mere end 90 % af anlægsarbejder været af den type.
- Staten betaler ikke i forbindelse med arbejder, der har til formål at forøge kapaciteten af motorkøretøjer.
Bemærkning: Den type arbejder har der ikke været nogen af.
- Staten betaler ikke i forbindelse med anlægsarbejder, der kan sidestilles med ny vej.
Bemærkning: Den type arbejder har der ikke været nogen af.
- Staten betaler ikke, når der er tale om en ny overkørsel.
Bemærkning: Den type arbejder har der været nogen få af – i nogle tilfælde er der indgået et forlig med vejmyndigheden om betaling.

Lov om ændring af lov om jernbane og lov om offentlige veje.

I denne lov stilles forslag om, når et anlægsarbejde på vej medfører behov for nye eller ændring af eksisterende sikkerhedsforanstaltninger betaler vejmyndigheden.

Det er en 100 procent ændring i forhold til vejlovscirkulæret.

I lovforslaget anføres:

"Det er ikke hensigten med forslaget at ændre grundlæggende på den gældende retstilstand på jernbaneoverkørselsområdet"

Endvidere anføres:

"Ordningen svarer til den, der findes i dag med undtagelse af, at udgifterne til fremtidig drift og vedligehold osv."

Begge udsagn er ikke korrekte, hvilket fremgår af det efterfølgende vedlagte materiale, hvor der bl.a. påpeges fejl fra departementets side.

Til løsning af den opståede problemstilling og som er i overensstemmelse med "Det er ikke hensigten med forslaget at ændre grundlæggende på gældende retstilstand på jernbaneoverkørselsområdet" har KL i høringssvar, dateret 26.08.2014 foreslået følgende til nu § 62:

"Når anlægsarbejder på vejnettet medfører behov for etablering af nye eller ændring af bestående anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørsler, afholdes udgifterne hertil af infrastrukturforvalteren.

Ved en ny vejs krydsning afholder vejbestyrelsen udgifterne til sikkerhedsforanstaltningerne, hvis der ikke kan nedlægges en nærved sikret overkørsel eller der flyttes betydelig vejtrafik fra andre overkørsler til den nye vej"

Forslaget giver et klart økonomisk snit mellem vejmyndighed og infrastrukturforvaltere. Endvidere forbedrer det, det dårlige klima mellem vejmyndighed og bane, da forslaget opklarer de hidtidige fortolkningsproblemer.

Endelig vurderes forslaget ikke at medføre merudgifter for staten.

Forslaget kan anbefales.

Carl Dixen Pedersen

Konsulent

Notat

19.01.2015

- 4 Hvem betaler for nye/ændrede sikkerhedsforanstaltninger for vejmyndighedens vejændringer igennem jernbaneoverkørslen i relation til "cirkulære nr. 132 af 06.12.1985 om lov om offentlige veje", "Lov om ændring af lov om jernbane og lov om offentlige veje, 01.07.2012" og "høringsforslag til udkast til lov om ændring af lov om jernbane, 22.12.2014".

1985

Cirkulære nr. 132 af 06.12.1985 om lov om offentlige veje.

Kapitel 7 – Forholdet til jernbaner.

Pkt. 46 – uddrag:

"Den ændrede formulering i stk. 5 præciserer den gældende retstilstand, hvorefter statskassen alene betaler etablering og forbedring af sikkerhedsforanstaltninger i kryds mellem vej 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 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 svage trafikanter."

2012

Lov om ændring af lov om jernbane og lov om offentlige veje, ikrafttrædelse
01.07.2012.

Kapitel 8c – Udgiftsfordeling i jernbaneoverkørsler.

"§ 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 banenettet."

Bemærkninger til lovforslaget:

"2.4.2 Transportministeriets overvejelser og lovforslag

Det foreslås, at kapitel 7 i lov om offentlige veje ophæves, og bestemmelserne flyttes til lov om jernbane. Dette vil sikre gennemsigtigheden på området, idet alle regler om jernbaneoverkørsler samles i jernbaneloven.

Det er ikke hensigten med forslaget at ændre grundlæggende på den gældende retstilstand på jernbaneoverkørselsområdet, men det er fundet nødvendigt at justere på enkelte områder. Som nævnt ovenfor under pkt. 2.4.1 omfatter begrebet jernbaneoverkørsel alle krydsninger mellem jernbane og vej, således at krydsninger, der ikke er åbne for motorkøretøjer (retstilstand på jernbaneoverkørselsområdet, men det er fundet nødvendigt at justere reglerne på overgange) også er omfattet."

Almindelige bemærkninger:

”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. I dag findes der aftaler, der regulerer udgiftsfordelingen i visse overkørsler. Disse foreslås opretholdt jf. bemærkningerne til den foreslåede § 21 y.

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.”

2014

Høringsforslag til udkast til lov om ændring af lov om jernbane, 22.12.2014

Niveauoverkørsler, der er åbne for almindelig færdsel.

"Niveauoverkørsler, der er åbne for almindelig færdsel

5

§ 62. Udgifter til drift og vedligeholdelse af anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørsler, der er åbne for almindelig færdsel, afholdes af infrastrukturforvalteren.

Stk. 2. Når anlægsarbejder på vejnettet medfører behov for etablering af nye eller ændring af eksisterende anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørsel, afholdes udgifterne hertil af infrastrukturforvalteren, hvis etablering af eller ændring i sikkerhedsforanstaltningerne skyldes anlægsarbejder på banenettet.

Stk. 3. Transportministeren fastsætter efter forhandling med justitsministeren regler om anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørsler, der er åbne for almindelig færdsel."

Fra "Høringsversion af Lovforslag om jernbane, 22. december 2014:

"2.11. Niveauoverkørsler

2.11.1. Gældende ret

Med vedtagelsen af lov nr. 613 af 18. juni 2012 om ændring af lov om jernbane og lov om offentlige veje (Godkendelse af uddannelsessteder m.v.) samledes reglerne om jernbaneoverkørsler (niveauoverkørsler) i gældende jernbanelov. Før dette tidspunkt fandtes reglerne om vejvendte sikkerhedsforanstaltninger, der er åbne for almindelig færdsel, i bekendtgørelse af lov om offentlige veje lov nr. 1048 af 03. november 2011 (i det følgende benævnt vejloven), mens reglerne om jernbaneoverkørsler, der ikke er åbne for almindelig færdsel, fandtes i lov om jernbane (private overkørsler). Det var ikke hensigten at ændre grundlæggende på den gældende retstilstand, men det var dog nødvendigt at justere og opdatere reglerne.

Sammenskrivningen af reglerne i jernbaneloven medførte, at også vejvendte sikkerhedsforanstaltninger i jernbaneoverkørsler, der er åbne for almindelig færdsel, blev omfattet af jernbanelovens regler for jernbaneinfrastruktur, herunder reglerne

om tilsyn. Dette betød, at Trafikstyrelsen blev eneste myndighed, der har kompetence til at føre tilsyn med jernbaneoverkørsler. Samtidig blev Trafikstyrelsen myndighed for samtlige jernbaneoverkørsler. Myndighedsopgaverne består i regeludstedelse, udstedelse af ibrugtagningstilladelser og godkendelser samt tilsyn. **Vejbestyrelsen og vejmyndigheden har ansvaret for vejsikkerheden op til jernbaneoverkørslen.**

Ved sammenskrivningen videreførte man begreberne fra vejloven i jernbaneloven, hvilket medførte, at der nu anvendes to forskellige begreber i lov om jernbane. Begrebet "jernbaneoverkørsel" anvendes for alle krydsninger i niveau mellem jernbane og veje, der er åbne for almindelig færdsel. Dette begreb omfatter også krydsninger, der ikke er åbne for motorkøretøjer (overgange). Begrebet "private overkørsler og overgange" anvendes for alle krydsninger i niveau mellem jernbaner og veje, der ikke er åbne for almindelig færdsel.

Regler om vejvendte sikkerhedsforanstaltninger i jernbaneoverkørsler, der er åbne for almindelig færdsel, findes i jernbanelovens § 8 a, stk. 1-3, § 21 i, stk. 1, nr. 3, § 21 k, stk. 4, § 21 l, stk. 4, §§ 21 x-21 z.

I jernbanelovens § 21 a og § 21 b findes regler for de såkaldte private overkørsler og overgange. Det er jernbaneoverkørsler, der ikke er åbne for almindelig færdsel. Det vil typisk være markoverkørsler, hvor det alene er den landmand, der ejer markerne på begge sider af banen, som har adgang til overkørslen. Reglerne indeholder krav til brugeren af overkørslen, krav til infrastrukturforvalteren på det pågældende baneafsnit, forbud mod uvedkommende færdsel og krav til sikkerhedsforanstaltningerne."

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser (særlige bemærkninger)

"Niveauoverkørsler, der er åbne for almindelig færdsel

Til § 62

"Bestemmelsen i *stk. 1* er en videreførelse af den gældende lovs § 21 x. Bestemmelsen fastslår, at det altid er infrastrukturforvalteren for jernbane, der skal

afholde udgifter til almindelig drift og vedligeholdelse af sikkerhedsforanstaltningerne. Infrastrukturforvalteren afholder også udgifter til drift og vedligeholdelse i de tilfælde, hvor vejmyndigheden eller vejbestyrelsen har afholdt udgifterne til etablering eller forbedring af sikkerhedsforanstaltningerne, jf. bestemmelsen stk. 2.

Det er infrastrukturforvalteren, der er ansvarlig for sikkerheden i niveauoverkørslen, herunder for anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørsler, jf. også bemærkningerne til den foreslåede § 57. Jernbaneinfrastrukturforvalteren løfter dette ansvar gennem almindelig drift og vedligehold af anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørsler. Det er derfor fundet hensigtsmæssigt for at sikre et tilstrækkeligt sikkerhedsniveau, at det er den, der er ansvarlig for sikkerheden i niveauoverkørslen, der er forpligtet til at bære udgifterne til drift og vedligehold.

Stk. 2 er med enkelte sproglige ændringer en videreførelse af den gældende lovs § 21 y. Bestemmelsen fastslår det såkaldte "skadevolderprincip", hvorefter den instans, der er ansvarlig for et anlægsprojekt, der medfører ændrede forhold i sikkerhedsniveauet i niveauoverkørslen, også er den, der skal afholde udgifterne til de ændringer i anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørsler, der er påkrævet for, at niveauoverkørslen lever op til gældende sikkerhedskrav. Det gælder udgifter til både ombygning, forbedringer og etablering af helt nye anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørsler. Udgifterne til den fremtidige drift og vedligeholdelse af sikkerhedsforanstaltningerne afholdes dog altid af infrastrukturforvalteren, jf. stk. 1, uanset hvem der har afholdt udgiften til ændringen eller etableringen af anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørsler.

Det betyder, at hvis sikkerhedsniveauet i niveauoverkørslen ændres som følge af et anlægsarbejde på vejnettet, afholdes udgifterne til ændringerne eller etableringen af anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørsler af vejbestyrelsen eller vejmyndigheden. Tilsvarende afholdes udgifterne til ændringer eller forbedringer af anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørsler af infrastrukturforvalteren, hvis sikkerhedsniveauet i niveauoverkørslen ændres som følge af et anlægsarbejde på banenetnet.

Udgifter til ændringer i anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørsler, der ikke kan henføres til et anlægsprojekt på enten vej- eller banenetnet, afholdes af infrastrukturforvalteren, der som ansvarlig for sikkerheden i niveauoverkørslen skal sørge for, at niveauoverkørslen lever op til gældende sikkerhedskrav. En sådan

ændring vil typisk være tilfældet, hvor infrastrukturforvalteren selv vurderer, f.eks. som følge af den almindelige udvikling i vejtrafikken, at yderligere anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørsler er påkrævet. Herudover kan Trafikstyrelsen som tilsynsmyndighed vurdere, at der er behov for at pålægge infrastrukturforvalteren at etablere eller ændre anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørsler. Også i disse tilfælde af pålæg fra Trafikstyrelsen afholdes udgifterne af infrastrukturforvalteren.

Bestemmelsen i *stk. 3* er med sproglige tilpasninger og en enkelt udvidelse en videreførelse af den gældende lov § 8 a, *stk. 2*.

Bestemmelsen bemyndiger transportministeren til at fastsætte regler om anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørsler, herunder vejvendte anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørsler. Bemyndigelsen vil kunne benyttes til at fastsætte regler om hvem, der har ansvaret for vejbelægningen i niveauoverkørsler fra nærmeste skinne og ud mod vejen. Dette er en udvidelse i forhold til gældende ret.

I dag er den gældende § 8 a, *stk. 2*, udmøntet i bekendtgørelse nr. 115 af 31. januar 2014 om sikkerhedsforanstaltninger i niveauoverkørsler, der er åbne for almindelig færdsel.

Anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørsler er bl.a. krydsmærker, advarselssignalanlæg og bomanlæg. De nærmere krav til anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørsler fastsættes, som det er tilfældet i dag, i en bekendtgørelse. Reglerne fastsættes efter forhandling med justitsministeren.

Reglerne finder anvendelse for anlæg i både eksisterende og nye niveauoverkørsler. Nye niveauoverkørsler anlægges hovedsageligt, når eksisterende niveauoverkørsler, der er sikret med krydsmærker nedlægges, og der etableres en ny niveauoverkørsel som erstatning."

Carl Dixen Pedersen
Konsulent

Notat

19.01.2015

6 Transportministeriets fejl, at der ikke i lovforslaget (22.12.2011) er taget højde for det høringssvar, som Vejdirektoratet afgav d. 03.11.2011 til forslaget vedrørende bestemmelser om jernbaneoverkørsler, samt at dette høringssvar ikke er tilgået Transportudvalget.

Konklusion

Det er tydeligt, at Departementet ikke har forholdt sig til:

- Den faktiske lovgivning – CIR nr. 132
- Krævet konkret dokumentation af Banedanmark
- Undersøgt egne arkiver
- Hørt Vejdirektoratet som teknisk har godkendt ændringer i Banedanmark overkørsler

hvilket har medført fejlagtige oplysninger i lovforslaget sendt i høring d. 22.12.2011.

Det må yderligere betegnes som en fejl, at Vejdirektoratets høringssvar, dateret d. 3. november 2011, ikke er tilgået Transportudvalget.

Bemærkninger til efterfølgende dokumenter:

Transportministeriets brev af 11. december 2013 til undertegnede på Tønder kommunes vegne.

Afsnit 2

Ministeriet erkender, at det er en fejl, at der ikke i lovforslaget er taget højde for det høringssvar som Vejdirektoratet afgav d. 03.11.2011.

Ministeriet anfører, at den praksis, der fandtes på privatbanernes net, som Vejdirektoratet gør opmærksom på i høringsnotatet, burde have været afspejlet i forslaget, så det fremgik, at der ikke var helt ens praksis på området.

Bemærkning: Dette er ikke helt korrekt udlagt i relation til Vejdirektoratets høringssvar.

Vejdirektoratet oplyser, at man har administreret i overensstemmelse med lovgivningen – cirkulære nr. 132 af 06.12.1985 om lov om offentlige veje pkt. 46.

Det er således en fejl, hvis ministeriet ville have oplyst, at der ikke var helt ens praksis på området, men at Banedanmark tilsyneladende ikke overholdt lovgivningen.

Afsnit 3

Ministeriet anfører, at inden lovændringen skulle skadevolderen afholde udgifter til etablering, drift og vedligeholdelse af sikkerhedsforanstaltningerne.

Bemærkning: Hvis ministeriet med skadevolder definerer dette som en vejbestyrelses anlægsprojekt igennem en jernbaneoverkørsel, så er det en fejlfortolkning af lovgivningen – cirkulære om lov om offentlige veje nr. 132 af 06.12.1985, pkt. 46.

Heri er klart defineret hvornår det kan komme på tale, at en vejbestyrelse afholder udgifter til nye og/eller ændrede sikkerhedsforanstaltninger, hvilket er ved nye veje eller ombyggede veje, der vil svare til en ny vej, samt i forbindelse med kapacitetsfremmende vejprojekter. I alle andre tilfælde afholder jernbaneinfrastrukturforvalteren udgifterne til nye og/eller ændrede sikkerhedsforanstaltninger.

Til det anførte, at nu gælder skadevolderprincippet fulgt ud for etablering af sikkerhedsforanstaltninger, hvilket betyder, at kommunerne fremover altid skal betale for etablering af sikkerhedsforanstaltninger, der skal sikre svage trafikanter, skal bemærkes, at ministeriet ikke har en eneste dokumentation for, hvornår Banedanmark har begået lovbrud over for kommunerne. Når det således anføres "nu gælder skadevolderprincippet fulgt ud for etablering af sikkerhedsforanstaltninger", har ministeriet ikke belæg for dette udsagn i relation til CIR nr. 132.

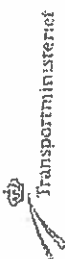
Det er Banedanmark, som har bevisbyrden for en hjemmel til, at der skulle foreligge en administrativ praksis i strid med bestemmelserne i § 86, stk. 4 og 5 og den fortolkning heraf, som er vejlovscirkulæret nr. 132 af 06.12.1985.

Afsnit 6

Det anføres, at den afvigelse fra den da gældende ordning alene har betydning for udgifterne til etablering af sikkerhedsforanstaltninger, der skal sikre svage trafikanter på privatbanerne.

Bemærkning: Dette anførte er ikke korrekt. Udover stifaciliteter så gælder det også de øvrige anlægsforanstaltninge, hvor staten betaler udgifterne, der er anført i CIR nr. 132, pkt. 46.

Carl Dixen Pedersen
Konsulent



Transportministeriet

1313 45014

Carl Dixen Pedersen
cdp@tblaus.dk

Dato: 11. DEC. 2013
10:12:58Z
Transportministeriet
København, Danmark

Tidspunkt: 11.12.2013
10:12:58Z
Transportministeriet
København, Danmark

Kære Carl Dixen Pedersen,

Da har på vegne af Tårnby Kommune henvendt dig til Transportministeriet d. 10. september 2013 vedrørende ændringen af lov om jernbane og lov om offentlige veje i sommeren 2012.

Transportministeriet er på baggrund af din henvendelse blevet opmærksom på, at der ikke i lovforslaget er taget højde for det hæringsvar, som Vejdirektorat afgav d. 3. november 2011 til forslaget vedrørende bestemmelserne om jernbanovervakelse. Dette er en fejl, som Transportministeriet først nu er blevet opmærksom på. Det er ikke normalt, at man oveniud styraks hæringsvar til Folketinget, men den praksis, der fandtes på privatbanernes net, som Vejdirektoratet gør opmærksom på i hæringsnotatet, burde have været afspejlet i forslaget, så det fremgik, at der ikke var en helt ens praksis på området.

Inden lovsædningen skulle skadevolderen afholde udgifter til etablering, drift og vedligeholdelse af sikkerhedsforanstaltningerne. Når der var tale om udgifter til sikkerhedsforanstaltninger, der skulle sikre svage trafikanter, har der tilsvarende været administreret forskelligt på Banedanmarks net og på private banernes net, således at det har været forskelligt, om udgifterne i disse tilfælde blev afholdt af Banedanmark, Vejdirektoratet eller kommunen (om man i disse tilfælde fraveg skadevolderprincippet eller ej).

Med lovsædningen afskaffedes skadevolderprincippet for så vidt angår vedligeholdelse og drift af sikkerhedsforanstaltningerne, hvilket betyder, at infrastrukturen allerede i dag skal afholde de udgifter til fremtidig drift og vedligehold, der for lovsædningen skulle afholdes af kommunerne. Skadevolderprincippet gælder nu fuldt ud for etablering af sikkerhedsforanstaltninger, hvilket betyder, at kommunernes fremover altid skal betale for etablering af sikkerhedsforanstaltninger, der skal sikre svage trafikanter.

Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, at ordningen svarer til den ordning, der gælder på det tidspunkt, med den undtagelse, at skadevolderprincippet ikke længere gælder for så vidt angår udgifterne til fremtidig drift og vedligehold, der ellers fremover altid skal afholdes af infrastrukturforvalteren.

Den afvigelse fra den dagældende ordning, der således ikke fremgår eksplicit af bemærkningerne, har derfor alene betydning for udgifterne til etablering af sikkerhedsforanstaltninger, der skal sikre svage trafikanter på private banernes net. Men dette burde naturligvis have fremgået af bemærkningerne alligevel.

Der gøres opmærksom på, at Kommunerne er DUF-aktive i forbindelse med lovforslaget, og at der også foregik DUF-forhandlinger med kommunerne i den forbindelse vedrørende overenssættelserne i foråret 2012.

Med venlig hilsen
Mikael Sune Smith
Kontorchef

1313 45014

2

3

ok ✓

Notat

18.01.2015

7 Transportministeriets sagsbehandling af Roskilde kommunes mail af 25.11.2010 med en anmodning om at afgøre udgiftsfordelingen mellem Banedanmark og kommunen i forbindelse med ny cykelsti igennem overkørslen.

Roskilde kommune får ikke en afgørelse, men en vejledende udtalelse, dateret 03.11.2011.

På forespørgelse fra Tønder kommune om betaling af sikkerhedsforanstaltninger i forbindelse med ny sti igennem en overkørsel, svarer Transportministeriet med brevet til Roskilde kommune.

Konklusion

Når der i hørings udgaven af 22.12.2011 over "Forslag til lov om ændring af lov om jernbaner og lov om offentlige veje" under "Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser" ad § 21z anføres, at den instans der forårsager et anlægsprojekt i en overkørsel også skal afholde udgifterne til påkrævede ændringer af sikkerhedsforanstaltninger, er det ikke korrekt, når det tilføjes: "Ordningen svarer til den, der findes i dag... osv."

I gennemgangen af Roskilde sagen, herunder aktindsigtsmateriale, er der ikke en eneste dokumentation, der underbygger "Ordningen svarer til den, der findes i dag".

Der savnes en forklaring fra Transportministeriet angående, at de ikke reagerer på Banedanmarks udtalelse

- At de altid har fulgt skadevolderprincippet.
- At de aldrig har været inde i en vurdering af om et projekt i en overkørsel har været udført af trafikikkerhedsmæssige hensyn.

Det er kun ved nye veje og kapacitetsfremmende projekter, hvor der kan blive tale om vejbestyrelsen betaler for sikkerhedsforanstaltningerne. Dvs., i alle andre tilfælde ud fra det som Banedanmark har oplyst, er der tale om en lovovertrædelse.

Hele det tidligere kapitel 7 i vejloven er i allerhøjeste grad et spørgsmål om trafikikkerhed for vejtrafikanter og togpassagerer.

Tilsyneladende har ministeriet ikke foretaget egen undersøgelse af, hvor de har godkendt, at Banedanmark har betalt sikkerhedsforanstaltningerne ved nye stier. Det er 6 stianlæg.

Af sagsakt nr. 9 fremgår, at Banedanmark i forbindelse med besvarelse af ministeriets forespørgelse af 27.09.2011 først nu knapt 3 år efter er ved at finde dokumentation frem for deres påstand.

Endvidere ved ministeriet, at Vejdirektoratet teknisk har taget stilling til alle overkørsler, hvor sikkerhedsforanstaltninger er ændret. Ministeriet kunne således ved høring i Vejdirektoratet have fået de fornødne oplysninger.

Hvad er årsagen til, at ministeriet udmelder en lovforklaring, som kan medføre usikkerhed om CIR nr. 132?

Sammenfatning af bemærkningerne til sagsakterne.

Angående henvendelsen fra Roskilde kommune d. 25.11.2010 angående ny cykelsti igennem jernbaneoverkørel nr. 78 er, jf. bemærkning nr. 5 (06.04.2011), Transportministeriet og Banedanmark enige om, at de ændrede sikkerhedsforanstaltninger, som følge af en ny sti, skal udgifterne hertil afholdes af Banedanmark jf. cirkulære nr. 132 af 06.12.1985.

Transportministeriet anmoder (27.09.2011), jf. bemærkning nr. 8, Banedanmark om at redegøre for, hvornår man har ændret praksis og begyndt at følge skadevolderprincippet.

I Banedanmarks svar, jf. bemærkning nr. 9, er der ikke en eneste dokumentation i CIR nr. 132's funktionsperiode for, at man ikke har overholdt loven og i stedet fulgt "skadevolderprincippet".

Transportministeriet svarer, knapt et år efter Roskilde kommunes henvendelse af 25.11.2010, d. 03.11.2011 kommunen med, at der er foretaget en lovforklaring, hvor ministeriet lægger til grund uden videre, at praksis er, som Banedanmark har oplyst.

Sammenfatning af bemærkninger til efterfølgende sagsakter:

1. Roskilde kommune (RK) fremsender mail af 25.11.2010 til Transportministeriet (TRM).

RK ønsker i jernbaneoverkørsel nr. 78 for Salløvvej at føre et cykelstianlæg igennem overkørslen i vejens nordside.

RK henviser til cirkulære nr. 132 om offentlige veje pkt. 46 om, at staten ved Banedanmark (BD) betaler den nødvendige ændring i sikkerhedsforanstaltningerne – i nærværende sag er der tale om flytning af vejsignaler.

RK finder det rimeligt, at BD også betaler for banevagt, sporspærring, jernbanesikkerhedsplan m.v.

RK anmoder TRM om at afgøre udgiftsfordelingen.

2. BD sender mail af 26.11.2010 til RK.

BD har vurderet, at de betaler for ændring af signalernes placering, mens udgifterne til banevagt, sporspærring m.v. påhviler RK.

3. RK meddeler ved mail af 26.11.2010 til BD, at det stadig ikke fremgår soleklart, at BD ikke skal betale for banevagt, sporspærring m.v.

RK oplyser, at TRM er blevet bedt om at tage stilling til spørgsmålet.

4. BD meddeler ved mail af 29.11.2010 til TRM, hvad der er BD's opfattelse af betalingsfordelingen.

5. TRM meddeler ved mail af 06.04.2011 (dvs. mere end 4 mdr. efter, at RK har anmodet om en afgørelse) til BD, at man er enig med BD om, at udgifterne til ændringerne af sikkerhedsforanstaltningerne, i dette konkrete tilfælde, skal afholdes af BD jf. cirkulære nr. 132 af 06.12.1985. Spørgsmålet er blot om dette også omfatter udgifterne til sikkerheden i forbindelse med udførelsen af arbejdet (banevagt m.v.).

TRM vil gerne have svar fra BD seneste torsdag d. 14.04.2011.

6. BD meddeler ved mail af 12.04.2011 til TRM, at BD leverer som regel gratis ydelser i forbindelse med BD's myndighedsrolle, men kun sjældent i andre sammenhænge.

Det skal bemærkes, at hvis BD skal betale en del af eksterne projekter, bør BD kun betale for den mindste del af opgaverne i et projekt, altså den administrative sikkerhedsmæssige del, frem for den ofte meget dyrere del, der vedrører projektering og ombygning af sikringstekniske anlæg.

7. Fra aktindsigten fremgår, at BD d. 12.08.2011 har meddelt TRM, at de altid har fulgt skadevolderprincippet og således aldrig fraveget skadevolderprincippet og dermed aldrig

har været inde i en vurdering af om et projekt i en overkørsel har været udført af trafikikkerhedsmæssige hensyn for vejtrafikken.

TRM konkluderer ud fra telefonsamtalen, at BD altså aldrig har fraveget skadevolderprincippet i lov om offentlige veje § 86, stk. 5, selvom det i cirkulære nr. 132 af 06.12.1985 fremgår, at skadevolderprincippet i visse situationer fraviges og staten således betaler "for forbedringer af sikringsforanstaltninger, selvom de er nødvendiggjort af nye anlægsarbejder, der ikke er så omfattende, at de ombyggede vej kan sidestilles med anlæg af ny vej og arbejder, der ikke har til formål at øge kapaciteten af motorkøretøjer, men f.eks. at sikre de svage trafikanter".

Bemærkning: Det fremgår ikke af aktindsigten, hvem der har talt sammen fra henholdsvis BD og TRM, herunder hvad der har foranlediget telefonsamtalen.

8. TRM meddeler ved mail af 27.09.2011 til BD i forbindelse med spørgsmålet om udgiftsfordelingen fra RK har BD oplyst TRM, at BD i en årrække har fulgt skadevolderprincippet ufravigeligt og altså ikke har været inde i en vurdering af, hvorvidt et projekt tjente et trafikikkerhedsmæssigt hensyn.

TRM henviser til cirkulære nr. 132 af 06.12.1985 og refererer ordlyden i cirkulærets pkt. 46.

TRM beder BD oplyse TRM om, hvornår man i BD har ændret praksis og er begyndt at følge skadevolderprincippet fuldt ud.

TRM vil have svar senest tirsdag morgen d. 04.10.2011.

9. BD meddeler ved mail af 12.10.2011 til TRM svar på TRM's spørgsmål om skadevolderprincippets brug i BD med udgangspunkt i de over telefonen aftalte punkter omkring, hvor længe BD har fulgt skadevolderprincippet, og hvor mange gange årligt det anvendes.

Til nogle af afsnittene i BD's mail følgende:

I afsnit 2 anfører BD på spørgsmålet om hvor længe BD har fulgt skadevolderprincippet henvises til bilagt 5 sager, hvoraf de to intet har med jernbaneoverkørsler at gøre. De sidste 3 sager er vedrørende Overenskomster for jernbaneoverkørsler, men før LBk nr. 368 af 06.08.1985 og efterfølgende CIR nr. 132 af 06.12.1985, pkt. 46.

Bemærkning: Sagerne har således ingen relevans til den nævnte lovgivning og underbygger dermed ikke BD's håndtering af vejbestyrelsernes vejændringer igennem jernbaneoverkørsler. TRM får således ikke dokumentation for skadevolderprincippet med konkrete projekter i relation til CIR nr. 132.

I 3. afsnit anfører BD, når for eksempel en vej- eller trafikændring kræver ændring af et overkørselsanlæg gælder skadevolderprincippet, altså bygherren på vejændringen eller udstykningen betaler ændringen af overkørselsanlægget.

Bemærkning: Her blandes to forskellige situationer sammen

Vejændringerne skal sættes i relation til CIR nr. 132, hvornår staten afholder udgifterne til fornødne ændringer af sikringsforanstaltningerne.

BD nævner ikke nogen konkrete projekter.

Mht. trafikændringer jf. CIR nr. 132, betaler statskassen alene for etablering og forbedring af sikkerhedsforanstaltninger i kryds mellem veje og jernbaner, hvis behovet for foranstaltningerne eller forbedringerne af disse skyldes udviklingen i den almindelige færdsel (det er både biler, cyklister og fodgængere), herunder f.eks. byudvikling i området. Det er således staten der betaler og ikke som BD anfører eksempelvis bygherren for en udstykning, idet den type henhører under byudvikling.

I 4. afsnit sammenblandes også 2 forskellige situationer. Mht. øget trafikbelastning er der redegjort for det under bemærkninger til 3. afsnit.

Bemærkning: Mht. en hastighedsopgradering på banen er det en anlægsforanstaltning, idet det kræver en hel del fysiske ændringer af de banevendte sikkerhedsforanstaltninger samt det øger trafiksikkerhedsrisikoen for vejfærdslen med længere spærretider. Det er således helt korrekt når BD anfører, at de betaler selv.

I 5. afsnit bemærker BD, at dette potentielt tilskynder skadevolder til "snigende ændringer", f.eks. manglende oplysning om forhold som reelt medfører ændringer i trafikbelastningerne.

Bemærkning: Hvad vil BD med den bemærkning idet det er staten, der i givet fald efter vurdering betaler for yderligere sikkerhedsforanstaltninger, som f.eks. et advarselsanlæg

suppleres med halvbomme, et halvbommeanlæg suppleres med stibomme for eksisterende stianlæg etc. Vurderingen har været ud fra prioriteret rækkefølge – forbedret trafiksikkerhed ud fra den almindelige stigning i vejtrafikken og den sikkerhedsmæssige udformning af vejanlægget ved overkørslen. Siden CIR nr. 132 ikrafttræden d. 06.12.1985 er der ved det statslige banenet udført op mod ca. 150 opgraderinger i eksisterende overkørsler for statslige midler fra henholdsvis DSB, Banestyrelsen og BD samt Vejdirektoratet.

Som tidligere anført medfører en ny lokalplan, der indebærer mere trafik til en sikret overkørsel, at det er staten der må betale for nødvendige ændrede sikkerhedsforanstaltninger. Det er kun, hvis en lokalplan medfører en ny overkørsel eller opgradering af en eksisterende til et lukket område uden anden vejforbindelse, at det kan komme på tale, at andre end staten må betale for sikkerhedsforanstaltningerne efter nærmere forhandling.

I 7. afsnit bemærker BD, at de får omkring 10 henvendelser, der er relateret til sikrede overkørsler. BD er i udgangspunktet positivt indstillet over for disse, men melder ud fra begyndelsen, at man må indordne sig under skadevolderprincippet samt, at jernbanesikkerheden ikke på nogen måde forringes.

Bemærkning: BD's handlemåde er ikke korrekt. BD skal som offentlig virksomhed og ansvarlig for sikkerhedsforanstaltningerne ved jernbaneoverkørslerne være opmærksom på at overholde almindelige forvaltningsmæssige principper, som f.eks. ved pligtmæssige skøn, kun at inddrage saglige hensyn i sagsbehandlingen og tage hensyn til proportionalitetsprincippet. Endvidere skal BD redegøre for lovgivningen herunder klagemulighederne for BD's afgørelser samt begrunde, hvis de ikke følger lovgivningen således, at vejbestyrelsen kan klage.

10. TRM meddeler på anmodning af 07.09.2013 om aktindsigt i BD's udtalelse til TRM, hvad TRM har lagt til grund, at BD har haft 25-årig praksis, hvor man som overvejende hovedregel har fulgt skadevolderprincippet.

Bemærkning: I de foregående punkter 5-9 er det modtagne aktindsigtsmateriale kommenteret.

11. TRM's brev af 03.11.2011 med bemærkninger til RK's brev af 25.11.2010, dvs. næsten et års besvarelsestid – det er ikke acceptabelt.

TRM anfører, at RK har stillet et spørgsmål om fortolkning af vejlovens § 86, stk. 5, om hvem der skal afholde udgifterne til et projekt i jernbaneoverkørsel på BD's net, hvor projektet udføres af hensyn til trafiksikkerheden.

TRM oplyser, at de har foretaget en lovforklaring.

Bemærkning: Det RK ønsker er en fortolkning af i relation til vejlovs-cirkulæret nr. 132 af 06.12.1985, om staten ved BD betaler ud over ændringer af sikkerhedsforanstaltninger også betaler for banevagt, sporspærring m.v.

Det, som TRM skriver om indholdet af vejlovens tidligere § 86, stk. 5 og lovbemærkningerne, som er de samme der er ophøjet til cirkulære nr. 132 af 06.12.1985 er der efter flere juristers vurdering ikke tale om, at TRM's udtalelse til RK, bygger på en lovforklaring. Den bygger udelukkende på mangeårig praksis, som BD har oplyst. Denne praksis fraviger fra det der står i lovbemærkningerne og dermed CIR nr. 132 af 06.12.1985 pkt. 46.

TRM lægger-til-grund uden videre, at praksis er, som BD har oplyst.

TRM har ingen dokumentation fra BD med de konkrete projekter for en mangeårig praksis. Det må betegnes som en alvorlig fejl i sagsbehandlingen.

Som tidligere anført i pkt. 5, har TRM til BD meddelt, at TRM er enig med BD om, med henvisning til CIR nr. 132 af 06.12.1985, at ændringerne af sikkerhedsforanstaltningerne som følge af stiprojektet afholdes af BD, mens der er tvivl om, hvem der afholder udgifterne til banevagt m.v.

Angående udgifterne til banevagt, sikkerhedsplaner, myndighedsudtalelser m.v., så er der i CIR nr. 132 ingen undtagelser for, at jernbaneinfrastrukturforvalteren skal betale alle udgifter, hvor staten betaler for sikkerhedsforanstaltningerne. Ved Vejdirektoratets overkørselsanlæg på privatbanerne har vejbestyrerne ikke betalt disse udgifter.

På grundlag af TRM's vurdering i brev til RK, blev stiprojektet ikke videreført igennem overkørslen, således at cyklisterne fortsat skal ud på kørebanen igennem overkørslen og udsættes for en øget sikkerhedsrisiko.

12. I RK's mail af 13.09.2012 til Tønder kommune oplyser RK's jurist, at ved en samtale med TRM, at TRM's brev ikke er en afgørelse, men deres vejledende udtalelse.

Konklusionen er nu, at RK skal få BD til at træffe en afgørelse, som RK så i givet fald kan klage over til ministeriet.

Som RK oplyser, havde de ikke ressourcer til at forfølge sagen yderligere, derfor blev planlagt forbedring af overkørslen skrinlagt.

13. På en forespørgelse til TRM fra Tønder kommune angående et udført stianlæg i en overkørsel, henviser TRM d. 13.09.2012 til Tønder kommune om betaling af sikkerhedsforanstaltninger til TRM's brev til Roskilde kommune, hvor TRM tidligere har taget stilling til spørgsmålet om anvendelse af CIR nr. 132 af 06.12.1985,

TRM giver ikke den vejledning over for Tønder kommune, at det ikke er en afgørelse, men en vejledende udtalelse. Kommunen skal således anmode BD om en afgørelse, som i givet fald kan klages over til TRM.

Det må således igen betegnes som en fejl, at TRM ikke giver den fornødne vejledning.

14. Foto af jernbaneoverkørsel nr. 78 for Salløvej, som krydser banen Roskilde-Køge, hvor der ses den manglende videreførelse af stien igennem overkørslen.

Carl Dixen Pedersen
Konsulent

Fra: "Marianne Rask" <Mariannerask@roskilde.dk>
 Til: <trm@trm.dk>
 Cc: "Lene Krull" <Lene.kr@roskilde.dk>
 Dato: 25. november 2010 13:58
 Vedhæft: T-0189656-C102_107.pdf; C1R132_06121985_ofVej_kap7.pdf
 Emne: Udgiftsfordeling i forbindelse med trafikikkerhedsprojekt i baneoverskærning
 Til: Transportministeriet

Roskilde Kommune ønsker at udføre et anlægsarbejde i overkørslen mellem Roskilde-Køge-Næstved-banen og den offentlige vej Salløvej i Gadstrup (overkørsel 78).

Baggrund

I øjeblikket er der på sydsiden af Salløvej en fællessti, der er ført igennem overkørslen. På nordøstsiden af overkørslen findes et blåt cykelstier, der optøner inden vigen for overkørslen, og der er således intet areal reserveret til de lette trafikkanter på nordsiden af Salløvej gennem overkørslen.

For at øge trygheden for især krydsende cyklister, ønsker kommunen at udvide Salløvej mod nord, og løse en cykelbane gennem overkørslen. Dette er vist på vedlagte tegning T-0189656-C102 rev. 7. Al anlægsarbejdet vil foregå indenfor udlagt og udskilt vejareal, indenfor og udenfor overkørslen.

I forslag til Høringsudgave til Vejregul for Veje og stier i åbent land, Hæfte 4.5, "Jernbaneoverkørsler og overgange åbne for afmødelig færdsel", afsnit 4.3 om kværprofil står der følgende:

"Den krydsnings vejs kværprofil læses uændrede gennem jernbaneoverkørsler for at undgå, at vejstrømlinierne foretager ubehagelige manøvrer i overkørslerne. Det sikres bl.a., at de bløde trafikkanter ikke brydes ud på kørebanen igennem overkørslen. Hvor kantsten lægges et bordselsareal må afrydes ved krydsning af jernbanesporet, forbindes kantstenslinjen med en 10 cm bred kantlinje. Jernbanestrømlinierforvalteren har ansvaret for, at sikkerhedsforanstaltningerne tilpasses vejens kværprofil i overkørsler."

I forbindelse med dette projekt har kommunen haft indledende drøftelser med både BaneDanmark og eksportisen indenfor overkørsler hos Vejdirektoratet.

Herved er det fremskrevet, at i cirkulære nr. 132 om offentlige veje, kapitel 7 (vedlagt) vedrørende Vejlovens §86 kan man bl.a. finde følgende:

"Sikkerhedsforanstaltningerne stabiliseres af vedkommende jernbanestyrelse eller vejbestyrelse efter nærmere anvisning fra ministeriet. Udgifterne holdt og til drift og vedligeholdelse afholdes fuldt ud af statskassen, jf. § 56, stk. 4.

betaler staten for forberedninger af sikringsforanstaltninger, selv om de er nødvendige 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 motorvejstræjer, men f.eks. at sikre de svage trafikkanter."

Vejdirektoratet oplyser, at præcedens ved nedlæggelse af overkørsler på privatbanerne består i, at Vejdirektoratet afholder udgifterne til selve anlægget, mens privatbanerne afholder udgifter til banevagt m.m.

Vejdirektoratet foreslår, at vi beder Transportministeriet afgøre, om BaneDanmark har hjemmel til at pålægge kommunen alle udgifter i forbindelse med et projekt, der udføres på grundlag af trafikikkerhed.

Ønske om afgørelse

Roskilde Kommune er villige til at betale for anlægsarbejdet, men mener at det ville være rimeligt at jernbanestrømlinierforvalteren betaler det nødvendige sikkerhedsarbejde i forhold til banen (herunder banevagt, sporspærning, udarbejdelse af jernbanesikkerhedsplan, instruktion af entreprenører), samt nødvendig flytning af signaler.

Med udgangspunkt i cirkulæret og præcedens for privatbanerne vil Roskilde Kommune derfor med

baggrund i ovenstående bede Transportministeriet afgøre udgiftsfordelingen.

Roskilde Kommune planlægger at udføre dette projekt i indløvrende år, og vil - afhængigt af Transportministeriets afgørelse - eventuelt sende en regning videre til BaneDanmark efterfølgende.

Venlig hilsen

Marianne Rask
 Civilingeniør, Projektleder, Trafik
 Veje og Grønne områder

Køgevej 30
 Postboks 100
 4000 Roskilde

Dir. +45 46 31 37 16
 Mobil +45 30 84 16 16
 Fax +45 46 31 31 31

www.roskilde.dk

Fra: Lene Schødt Gabriel (L-SGA) [mailto:L.SGA@BANE.dk]
 Sendt: 26. november 2010 14:48

Til: Marianne Rask

Emne: Betaling for arbejdet i overkørsel, Gadstrup

Hej Marianne

Jeg har kigget gældende lovgivning indenfor overkørsler igennem. Jeg har vedhæftet den relevante del af cirkulæret om lov om offentlige veje (+ mærkninger). Så vidt jeg kan se skal staten (i dette tilfælde BaneDanmark) kun betale for de ændringer i sikringsforanstaltningerne, som Roskilde kommunes anlægsarbejde forårsager. Og dette kun fordi der er tale om en udvidelse pga. sikkerheden for svage trafikkanter og altså ikke en udvidelse for motorvejstræjer.

Det betyder at:

BaneDanmark betaler i dette tilfælde for ændringerne i signalernes placering.

Alle andre udgifter påhviler alene skadevolder, som i dette tilfælde er Roskilde Kommune. Her under hører også udgifterne forbundet med jernbanesikkerheden.

Der undersøges fortsat, hvilke ændringer der skal til for at overholde gældende regler og normer indenfor jernbanen. Jeg kan derfor endnu ikke give dig en udmelding om omfang af arbejder omkring jernbanen. Af samme grund er det samlede projekt ikke sendt til godkendelse hos Trafikstyrelsen.

Jeg vender tilbage med omfanget, når BaneDanmark har fået det på blods.

Med venlig hilsen

Lene Gabriel

Arealsekschef

BaneDanmark

Arnal & Mijl

Amerika Plads 15

2100 København Ø

T: +45 8234 7319

www.banedanmark.dk

Tak til dit svar, behøver du at printe denne mail?

Carl Dixen Pedersen

Fra: "Marianne Rask" <Mariannerask@roskilde.dk>
Til: "Lene Schodt Gabriel (LSGA)" <LSGA@BANE.dk>
Sendt: 26. november 2010 15:58
Emne: Svar vedr. Banedanmarks tolkning af betaling for arbejdet i overkørsel, Gårdsstrup
Hej Lene

Tak for det.

Jeg har selv været den samme lovgivning igennem, men jeg mener stadig ikke det fremgår soleklart, at Banedanmark ikke skal betale for sikkerhedsforanstaltningerne i forbindelse med anlægget, og jeg har derfor bedt Transportministeriet tage stilling til spørgsmålet.

I første omgang betaler Roskilde Kommune som du foreslår alle udgifter udover ændring i signalerne, men afhængig af Transportministeriets afgørelse vender vi muligvis tilbage.

Såkal jeg sige til min entreprenør, at I ikke vil læge mod hans tilbud om nedtagning af hegnet?

Jeg forventer jeres udmelding om omfanget af arbejder omkring jernbanen.

God weekend!

-Marianne

Carl Dixen Pedersen

Fra: "Lene Schodt Gabriel (LSGA)" <LSGA@BANE.dk>
Til: "Ane Gro Jørgensen (ANGF)" <ANGF@BANE.dk>; "Marianne Rask"
Cc: <Mariannerask@roskilde.dk>
Sendt: 29. november 2010 13:45
Vedhæft: Document.pdf
Emne: Udgiftsfordeling i forbindelse med trafikikkerhedsprojekt i baneoverskæring - tiltæg fra Banedanmark

Til Trafikministeriet

Jeg kan forstå at Roskilde kommune, ved Marianne Rask, har søgt en aklæring fra jer vedr. betalingsfordelingen mellem initiativtager og infrastrukturforvalter, når anlægsarbejder skal ske i overkørsler for at sikre de svage trafikanter. Jeg fremsender for god ordens skyld Banedanmarks indmelding til Roskilde kommune, hvad angår Banedanmarks opfattelse af betalingsfordelingen. Vedhæftede dokument knytter sig til nedenstående mail.

Jeg bishar gerne med hjælp, såfremt I måtte have brug for oplysninger fra Banedanmark.

Med venlig hilsen
Lene Gabriel
Arealgeograf
Banedanmark
Areal & Miljø
Anerk. Plads 1.5
2100 København Ø
T: +45 8234 7319
www.banedanmark.dk
Bank på nuljagt, behøver du at printe denne mail?

Side 1 af 1

5

---Opmærksomhedsnotits---
Fra: TRM Pernille Kislind-Møller [mailto:PK@tdr.mst.dk]
Sendt: 6. april 2011 15:14
Til: TR-sek

Emne: Til Banedanmark: Praktis vedrørende betaling af banevagter m.v (16 m.: 125-597)
Cc: Lene Schodt Gabriel (LSGA)
Kæve Banedanmark.

I forbindelse med departementets besvarelse af vedlagte henvendelse fra Roskilde Kommunes vedrørende udgiftsfordeling, skal jeg bede jer undersøge, hvordan man har håndteret spørgsmålet om betaling for banevagter, sporsparring m.v. i forbindelse med projekter i jernbaneoverkørsler, hvor Banedanmark i øvrigt skulle betale for arbejdet.

Jeg vil desuden gerne vide, hvor stor udgiften til banevagt, sporsparring m.v. normalt er.

Som I har været Roskilde Kommune, er departementet enige i, at udgiften til ændringerne i sikkerhedsforanstaltningerne i det nye køreareal tilføje skal udføres af Banedanmark jf. cirkulære nr. 132 af 6. december 1985. Spørgsmålet er blot, om dette også omfatter udgifterne til sikkerheden i forbindelse med udførelsen af arbejdet (banevagt m.v.). Jeg mener vi kunne huske at have hørt, at Banedanmark i disse tilfælde har afsluttet konkret med kommunerne, hvem der skulle afholde den type udgifter. Det vil derfor være rart at få af- eller bekræftet om der findes sådan en praksis.

Jeg vil gerne høre fra jer senest på torsdag d. 14. april.

Venlig hilsen

6

Til TRM Pernille Kislind-Møller (Center for Kollektiv Trafik)
Fra Dir-sek [dir-sek@BANE.dk]
Emne: Banedanmarks praktis betaling af banevagter m.v (fra BDK til DEP)
Sendt 12-04-2011 11:43:12

Kæve Pernille

Det er ikke normalt, at Banedanmark arbejder gratis for andre myndigheder, når de er skadevælder.. Banedanmark leverer som regel gratis ydelser i forbindelse med Banedanmarks myndighedsrolle, men kan sjældent i andre sammenhænge.

Udgifter til banevagter kan let løbe op i en. 100.000 kr, men det er meget forskelligt fra sag til sag.

Det skal også bemærkes, at hvis Banedanmark skal betale en del af ekstreme projekter -bor vi kan betale for den mindste del af opgaverne i et projekt, altså den administrative sikkerhedsansvarende del, frem for den ofte meget dyrere del, der vedrører projektering og ombygning af sikringsteknikke anlæg.

Med venlig hilsen
Kim Backmann Paulsen
Direktionsassistent
Banedanmark
Direktionssekretariatet
T: +45 8234 9052 | M: +45 2616 4072
kbp@bane.dk

9

TRM Perille Kisting-Møller (Stigsbønder, Center for Trafik og Trafik, 74@TRM.dk)
 Preben Jørgensen (PREJ), jst@bane.dk, Rune Rosenbalt (RURO), lhrn@bane.dk
 BaneDanmark (BaneDanmark@bane.dk)

SV: Til BDK: Anmodning om afklaring af praksisafklaring
 Sendt: 12-10-2011 14:14:22
 Bilag: Bilag 3 - Str-TT - Ovk 114h (Hunup Tryk).pdf; Bilag 4 - Vordingborg km119,494, varvsteden i banen.pdf; Bilag 5 - Magskæfteliste BaneDanmark.doc; Bilag 1 - Es-Str - Ovk 246 (Lom).pdf; Bilag 2 - LG-Str - Ovk 12x (Vandrup).pdf;

Kære Pernille

Hilmed et svar på dine spørgsmål om skadevolderprincipets brug i BaneDanmark med udgangspunkt i de ovenstående punkter omkring, hvor længe BaneDanmark har fulgt skadevolderprincipet, og hvor mange gange derigt det anvendes. Jeg beklager det forsinkede svar.

På spørgsmålet, om hvor længe BaneDanmark har fulgt skadevolderprincipet, har vi fundet en overenskomst helt tilbage fra 1933, hvor princippet følges (Vedhæftet er tre eksempler på overenskomster fra 1950'erne og 1970'erne, hvor princippet er blevet anvendt i forbindelse med opgraderinger og ombygninger af skrode overkørsler - bilag 1-3). Det går også igen i BaneDanmarks grave- og krydsningsstilladelser (se bilag 4).

Når for eksempel en vej- eller trafikændring kræver en ændring af et overkørselsanlæg for at opretholde sikkerhedsniveauet gælder skadevolderprincipet, altså bygherren på vejen eller udstyrtningen betaler ændringen af overkørselsanlægget. Det ændrede overkørselsanlæg vil efter ombygningen overholde de ved ombygningen gældende anlægsbestemmelser, også selv om dette var tilfældet før vejen ombygningen.

Når BaneDanmark finder det nødvendigt at opgradere sikkerheden i et eksisterende overkørselsanlæg, f.eks. for at imødekomme en øver år opslæt og trafikbelastning, for at bedre sikkerheden for bløde trafikanter eller i forbindelse med en hastighedsopgradering, betaler BaneDanmark derimod selv.

Dette kan politisk tilskynde skadevolder til "anvendte ændringer", f.eks. manglende oplysning om forhold som reelt medfører ændringer i trafikbelastningen. Skadevolderprincipet er dermed svært at håndhæve, når der sker en udvidelse over flere år. Det er omvendt tilfældet for BaneDanmark at håndhæve skadevolderprincipet ved trafikale ændringer, f.eks. i forbindelse med et forslag til lokalplan, som indebærer mere trafik til en sikret overkørsel.

På trods af at princippet i reglen forsøges håndhævet, ender BaneDanmark dog i mange situationer med at betale for dele af projekter, fordi vi af Vejdirektoratet er blevet pålagt at udføre bestemte aktiviteter for at få dennes godkendelse af projekter i relation til sikrede overkørsler.

BaneDanmark modtager årligt over hundrede henvendelser fra eksisterende interessenter, der har projekter, der påvirker BaneDanmarks arealer. Her er omkring 10 relationer til sikrede overkørsler. BaneDanmark er i udgangspunktet positiv indstillet over for disse, men møder ud fra begyndelsen, at man må indordne sig under skadevolderprincipet, samt at jernbanesikkerheden ikke på nogen måde formindes. Princippet tænkes derfor ind i hver gang BaneDanmark får en eksisterende henvendelse om projekter eller tillæg, der ikke vedkommer trafikudviklingen.

Et eksempel herpå er Taastrup St., hvor kommunen vil overtage en del af BaneDanmarks arbejdspladsareal til et stationscenter. Her har vi befrøget os, at vi får en ny adgangsvej og et 1:1 erstattingsareal, samt et alle udfører arbejdet af kommunen/bygherre (se bilag 5 - som er et udkast til en mageskiftesaftale). Et andet eksempel, som endnu er på idestadiet, er Røde Port i Roskilde, hvor man ønsker at byudvikle Øen. Her har vi befrøget os et 1:1 erstattingsareal ude i Bakkeledet. Rejsekorlet er også et udmærket eksempel på et projekt, hvor udstyret ligger på gæstehuset og udfører til eventuelle ledningsomlægninger eller flytning af personmateriel samt tidsforbrug afloftes af Rejsekorlet ANS. Vi lærer også meget opå, hvor eksisterende tillægskalplaner vil kunne forøge antallet af ulovlige sporfyndninger.

Vend endeligt tilbage, hvis du har flere spørgsmål.

Med venlig hilsen
 Anders Fink
 Draktlobsassistent
 BaneDanmark
 Draktlobssekretariatet
 T: +45 6334 3796
 aaf@bane.dk

10

TRM Perille Kisting-Møller (mailto:TRM@TRM.dk)
 Sendt: 27. september 2011 11:41
 Til: Dir-sek.
 Emne: Til BDK: Anmodning om afklaring af praksisafklaring (id nr.: 173577)

Kære BaneDanmark,

i forbindelse med spørgsmålet om udgiftsfordeling fra Roskilde Kommune, har i øjeblik mig om, at i en årække har fulgt skadevolderprincipet ufravigeligt og altså ikke har været inde i en vurdering af, hvorvidt et projekt lenth et trafikalsikkerhedsnæssigt hensyn.

I bemærkningerne til lov om offentlige veje § 86, stk. 5, fremgår det, at:

"Den ændrede formler i stk. 5 præciserer den gældende reelle stand, hvorefter statkassen alene betaler etablering og forbedring af sikringsforanstaltninger 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 almestænkningen, f.eks. en ændret udformning af fysiske signaler. Efter gældende praksis har staten ikke betalt disse sikringsforanstaltninger, hvis sikringen er gjort nødvendig, fordi der er tale om et nyt kryds, for eksempel freks af et nyt vejanlæg over banen eller en ny banestrekning over vejen eller en så væsentlig udvidelse af en eksisterende vej, at denne kan sideslides med et nyt vejanlæg. Dette sidste vil særligt være tilfældet, når antallet af kørebane forøges, eller der anlægges nye cykelstier og fortov med henblik på at øge vejens kapacitet for motor køretøjer. Udgiften ved nye kryds afholdes af den instans, som har tegnet 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 sideslides 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."

Lovforslaget er fra 1984 og bemærkningerne er identiske med ordlyden i cirkulære 132/1985.

Jeg skal derfor bede jer oplyse mig om, hvornår man i BDK har ændret praksis og er begyndt at følge skadevolderprincipet fuldt ud.

Jeg vil gerne høre fra jer senest tirsdag morgen (d. 4. okt.).

I er velkomne til at kontakte mig, hvis i har spørgsmål.

Venlig hilsen
 Pernille Kisting-Møller

Funktionær
 Transportministeriet

Til: TRM Pernille Kisting-Møller (Sagsbehandler, Center for Kvalitet Trafik)
Fra: BaneDanmark (banedanmark@bane.dk)
Emne: SV: Til BDK: Svar til Roskilde Kommune
Sendt: 20-10-2011 10:55:13

Kære Pernille

BaneDanmark har ingen bemærkninger til Departementals svandkast til Roskilde Kommune.

Med venlig hilsen
Anders Fink
Direktionsassistent

BaneDanmark
Direktionssekretariatet
T: +45 3234 9795
anf@bane.dk

---Opdeltlig meddelelse---

Fra: TRM Pernille Kisting-Møller [mailto:PKM@TRM.dk]
Sendt: 20. oktober 2011 09:06

Til: Dir-søk
Emne: Til BDK: Svar til Roskilde Kommune (id nr.: 179870)

Hej Anders.

Hiermed som afsluttet udkast til svar til Roskilde Kommune.

Jeg vil bede for jeblikke, at vi har gengivet jeres oplysninger korrekt.

Mvh. Pernille

10

Carl Dixen Pedersen

cdp@hlang.dk

Kære Carl Dixen Pedersen.

Transportministeriet har modtaget din anmodning af 7. september om aktindsigt i BaneDanmarks udtalelser, der danner baggrund for, at departementet i sit svar til Roskilde Kommune af 3. november 2011 lægger til grund, at BaneDanmark har haft en 25-årig praksis, hvor man som overvejende hovedregel har fulgt skadevolderprincippet.

Ministeriet har gennemgået og foretaget en konkret vurdering af de akter, der er omfattet af din aktindsigtsanmodning og har i den forbindelse vurderet, at akterne kan udleveres, jf. offentlighedslovens § 4, stk. 1.

Akterne er vedlagt.

Med venlig hilsen

Mikkel Sune Smith
Kontorchef



Transportministeriet

Roskilde Kommune

Att. Marianne Rasm

Dato 5. november 2011

J. nr. 2010-367

Transportministeriet
Fredensborgs Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 21 27 00
Telefax 33 12 38 93
transport@tm.dk
www.ttm.dk

Bank Danske Bank
reg. nr. 12. 4059 06586
EAN 579800059409
CVR 43265717

Svar på henvendelse om udgiftsfordeling i forbindelse med trafikikkerhedsprojekt i baneoverskæring

Roskilde Kommune har d. 25. november 2010 henvendt sig til Transportministeriets departement vedrørende et spørgsmål om fortolkning af vejlovens § 86, stk. 5. Roskilde Kommune har spurgt til, hvem der skal afholde udgifterne til et projekt i en jernbaneoverkørsel på Banedanmarks net, hvor projektet udføres af hensyn til trafikikkerheden.

Departementet har ved fortolkningen forholdt sig til den situation, at der er tale om en krydsning mellem Banedanmarks net og en vej, hvor Roskilde Kommune er vejbestyrrelse.

Roskilde Kommune har i sin henvendelse henvist til cirkulære nr. 132 af 6. december 1985 om offentlige veje. Da cirkulærets punkt 46 er en gengivelse af lovbestemmelserne til vejlovens § 86, stk. 5, jf. L. 43, fremsat d. 31. oktober 1984, har departementet foretaget en almindelig lovforklaring af bestemmelserne.

Indledningsvist bemærkes det, at følgende er fastsat i vejlovens § 86:

"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 forberedningerne af disse er forårsaget af nye anlægsarbejder på vej- eller banenettet, eller når omfanget af de foranstaltninger, der hidtil er betalt af vejbestyrrelse, henholdsvis vejmyndighed, eller jernbaneinfrastrukturforvalter, reduceres. I disse tilfælde betales anlæg, drift og vedligeholdelse af vedkommende vejbestyrrelse, henholdsvis vejmyndighed, eller jernbaneinfrastrukturforvalter."

Det fremgår af lovbestemmelserne, at "Derimod betaler staten for forberedning af sikkerhedsforanstaltninger, 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 silere de svage trafikkanter."

1. Lov nr. 893 af 9. september 2009 om offentlige veje

Det vil sige, at § 86, stk. 4, er hovedreglen mens stk. 5 er undtagelsen. Lovbestemmelserne er således en undtagelse til undtagelsen i stk. 5.

Banedanmark har oplyst, at praksis er, at det såkaldte skadevolderprincip er fulgt i en årække uden, at man har været inde i en vurdering af, hvorvidt det er tale om arbejder, der har til formål at sikre svage trafikkanter. Ved skadevolderprincippet forstås, at den, der tager initiativ til et projekt i en jernbaneoverkørsel også er den, der betaler for det. Praksis har således været, at hvis initiativ til projektet er taget af vejbestyrrelse/vejmyndighed, har denne afholdt udgifterne og tilsvarende hvis initiativ til projektet er taget af Banedanmark, har Banedanmark afholdt udgifterne.

Banedanmark har endvidere oplyst, at skadevolderprincippet indimellem kan være svært at håndhæve fuldt ud i praksis og at Banedanmark i enkelte tilfælde har afholdt udgifter i forbindelse med projekter i overkørsler, hvor vejbestyrrelsen/vejmyndigheden har taget initiativ til projektet. Dette ændrer dog ikke på, at praksis som helt overvejende hovedregel er, at skadevolderprincippet følges.

I forhold til det rejste spørgsmål lægger departementet for det første vægt på, at der er tale om en klar lovregel. For det andet findes undtagelsen til undtagelsen alene i lovbestemmelserne og kan ikke ved fortolkning udledes af selve lovteksten. Og for det tredje har der i Banedanmark udviklet sig en mere end 25 år fast praksis, der er i overensstemmelse med ordlyden i lovteksten.

På denne baggrund er det departementets vurdering, at vejlovens § 86, stk. 5, uanset de ovenfor citerede lovbestemmelser, må fortolkes således, at når Roskilde Kommune ønsker at udføre et projekt i en jernbaneoverkørsel, så er det også Roskilde Kommune, der skal afholde alle udgifterne her til, det vil sige i overensstemmelse med skadevolderprincippet.

Vi skal beklage den lange sagsbehandlingstid.

Med venlig hilsen

Mikkel Sune Smith

Kontorchef

Kopi af dette brev er sendt til Banedanmark.



Carli Dixon Pedersen

Fra: "Marianne Rask" <Mariannerask@roskilde.dk>
Til: <cdp@hlaug.dk>
Sendt: 14. september 2012 08:15
Vedhæft:
img-Y001323-0001.pdf; img-Y03105044-0001.pdf; Udgiftsfordeling i forbindelse med trafikikkerhedsprojekt i baneoverskrøring smt
Emne: VS: Vedr. afgørelse fra BaneDanmark
Hej Dixon

Du er formodentlig figeblad, men du får lige denne til orientering. håber, du nyder dit otium ☺

-Marianne

12
Fra: Marianne Rask
Sendt: 13. september 2012 15:04
Til: Michael Erbs
Emne: Vedr. afgørelse fra BaneDanmark

Hej Michael

Tak for samtale og mail.

På det tidspunkt, da vi havde vores sag med BaneDanmark, var der høring om en ny lov om bl.a. udgiftsfordeling mellem vejbestyrere og jernbaneinfrastrukturforvaltere til sikkerhedsforanstaltninger. Jeg ved ikke om den lov blev vedtaget, men det er jo relevant i jeres tilfælde.

Roskilde Kommunes jurist sagde om vores egen sag:
" ... har snakket med ministeriet, som siger, at det ikke er en afgørelse, men deres vejledende udtalelse. Det vi skal nu, er at få BaneDanmark til at træffe en afgørelse, som vi så i givet kan klage over til ministeriet.
Og med ministeriets vejledende udtalelse er der formodentlig kun en domstolsafgørelse tilbage."

Vi havde desværre ikke ressourcer til at forfølge sagen yderligere, og den planlagte forbedring af overførslen blev derfor skrinlagt.

Jeg vedlægger Transportministeriets svar og vores mail til Transportministeriet, samt bekendtgørelsestext BEK 1094.

Jeg håber at I har kræfter til at køre sagen, og hører meget gerne resultatet.

Venlig hilsen

Marianne Rask
Civilingeniør, Trafikikkerhedsrevisor
Vejle og Grøntegne områder

Roskilde Kommune
Rådhusbuen 1 / Søgevej 80
Postboks 100
4000 Roskilde

Dir: +45 45 11 37 16
Mobil: +45 30 24 16 16
Fax: +45 46 31 31 31
E-mail: 572600793@rsk.dk

13

13
Fra: TRM Pernille Kisting-Møller [mailto:PKM@TRM.dk]
Sendt: 13. september 2012 09:56

Til: Michael Erbs
Cc: Direktions Sekretariat (BDK)

Emne: Svar: SV: Videre sendelse af henvendelse fra Tønder Kommune om betaling for sikkerhedsforanstaltninger for bløde trafikanter i jernbaneoverkørsel 129 på BaneDanmarks strækning Bramming-Tønder (Id nr.: 268297)

Kære Michael Erbs.

For en ordens skyld skal jeg oplyse, at vejlovens regler om overkørsler pr. 1. juli 2012 er erstattet af regler i jernbaneloven.

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 anvendelsen af cirkulære 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 år fast praksis.

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

I de gældende regler om overkørsler (jernbaneloven) er skadevolderprincippet hovedreglen ved etablering eller ændring af sikkerhedsforanstaltninger.

Du er velkommen til at kontakte mig, hvis du har spørgsmål.

Venlig hilsen

Pernille Kisting-Møller

Fuldmægtig

Transportministeriet



Notat

18.01.2015

8

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

Information, afgørelser og godkendelser af anlægsarbejder på veje igennem jernbaneoverkørsler i relation til cirkulæret.

Konklusion

Intentionen med krydsningsloven var, at de foranstaltninger, der blev givet tilskud til fra krydsningsmidlerne, skulle være af væsentlig betydning for færdslen med motorkøretøjer og ikke skulle betragtes som en særlig håndsrækning til jernbanerne.

I perioden 06.12.1985-18.06.2012, dvs. i mere end 26 år, har det været cirkulære om lov om offentlige veje, CIR nr. 132 af 6. december 1985, pkt. 46, der har været gældende for krydsninger mellem veje og baner. I dette punkt 46 fastlægges den lovmæssige procedure mellem jernbanerne og vejbestyrelserne for sikkerhedsforanstaltningerne i krydsninger mellem veje og baner i niveau samt viadukter, herunder udgiftsmæssigt "hvem" der afholder "hvad".

I det efterfølgende er oplyst fra, da kontorchef Leif Larsen, Trafikministeriet, primo 1986 over for DSB og Vejdirektoratet klarlagde det fremtidige lovgrundlag, ud fra hvilket, der skulle administreres. Herefter er det efterfølgende bekræftelse på, at cirkulæret har været gældende frem til medio 2012.

Der kan ikke for Banedanmark og Vejdirektoratet være nogen som helst tvivl om, at vejlovcirkulæret CIR nr. 132, har været gældende for betalingsfordelingen mellem bane og vej.

Efter de seneste opdaterede oplysninger om, hvor ejeren af overkørselsanlægget Banedanmark eller Vejdirektoratet har fulgt principperne i CIR nr. 132 i forbindelse med ændringer, er det mere end 90 % af tilfældene i overensstemmelse med CIR nr. 132.

Bemærkninger til de efterfølgende bilag

Bilag: Historik – krydsningsloven, Lov nr. 28 af 1. februar 1930.

Bemærkninger til baggrunden for krydsningslovens tilblivelse.

I citat fra forhandlingerne fremgår, at der ikke af de pågældende myndigheder var gjort tilstrækkeligt for sikring af færdslen ved vejkrydsninger mellem jernbaner og veje. Når dette ikke

var sket, skyldes det, at der har været nogen gnidninger mellem de pågældende myndigheder, det være sig amtsråd, købstæder eller sognekommuner på den ene side og Statsbanerne og de private baner på den anden side.

Intentionen med krydsningsloven var, at de foranstaltninger, der blev givet tilskud til fra krydsningsmidlerne (motorafgifterne) skulle være af væsentlig betydning for færdslen med motorkøretøjer og ikke skulle betragtes som en særlig håndsrækning til jernbanerne.

Bemærkning: Intentionerne har efterfølgende løbende været videreført i vejlovgivningen tilpasset bl.a. den trafikale udvikling.

Angående det om gnidningerne er de beklageligvis stadig til stede mellem Banedanmark og kommunerne, nu senest kulmineret med at kammeradvokaten på vegne af Banedanmark har anlagt sag ved Sønderborg ret mod Tønder kommune i forbindelse med et nyt stianlæg igennem en overkørsel.

Kommunen henholder sig til lovgivningen CIR nr. 132, hvor Banedanmark skal afholde udgifterne til ændring af sikkerhedsforanstaltningerne (bomme og signaler), men det vil Banedanmark ikke.

Bilag: Bemærkninger angående Lov nr. 28 om sikring af færdslen ved vejkrydsninger, samt krydsninger mellem veje og jernbaner m.v. af 1. februar 1930.

Bemærkningerne er udarbejdet på grundlag af et foredrag holdt af fuldmægtig i Ministeriet for offentlige arbejder (senere Kgl. Kommissarius) H. Wahl og bragt i Dansk Vejtidskrift i 1930.

På side 209 i Dansk Vejtidskrift fremgår, at når ministeriet har pålagt jernbane eller kommunal bestyrelse gennemførelsen af et for vejtrafikken trafiksikkerhedsfremmende projekt ved ubevogtede niveauskæringer refunderes alle udgifter af staten, og der bliver således tilbage for jernbanen eller kommunen kun selv at betale renterne af de lån, som de muligvis må optage, specielt hvis de vil fremrykke udførelsen, da udgifterne må udredes forskudsvis af den myndighed, der har fået pålagt gennemførelsen af foranstaltningerne.

Bemærkninger: Dette kan overføres til CIR nr. 132 for de vejprojekter som jernbaneinfrastrukturforvalteren skal betale for, dvs. også banevagt m.v., altså alle de statslige udgifter.

Information om CIR nr. 132, samt afgørelser og godkendelser af anlægsarbejder på veje igennem jernbaneoverkørsler i relation til cirkulæret.

Ministeriets fortolkning over for DSB/VD af CIR nr. 132.

I forbindelse med udgivelsen af cirkulære nr. 132 af 6. december 1985 blev det, ved et styregruppemøde for fællesprojektet nye regler for jernbaneoverkørsler ved DSB/Vejdirektoratet, fortolket af kontorchef Leif Larsen, Trafikministeriet, specielt pkt. 46.

DSB og Vejdirektoratet var herved blevet klarlagt, at pkt. 46 var det fremtidige lovgrundlag ud fra hvilket, der skulle administreres.

Ved et kontaktmøde d. 13. februar 1990 mellem Trafikministeriet, DSB og Vejdirektoratet vedr. cirkulæreudkast for nye regler til sikring af jernbaneoverkørsler åbne for almindelig færdsel besluttede ministeriet, som et led i afbureaukratiseringen af administrationen af krydsningsmidlerne, at fra og med 1991 ville der ikke blive overført midler fra Vejdirektoratet til DSB.

I vejlovens § 86, stk. 4 er nævnt "statskassen", men der er ikke nogen anvisning på, af hvilken statslig bevillingskonto udgifter skal afholdes fra.

DSB fik således ansvaret for den del af "statskassen" (finanslovens krydsningsmidler) der anvendes til at højne sikkerhedsniveauet i DSB jernbaneoverkørsler, herunder at have midler til administration af vejlovgivningen inklusive de forpligtigelser der er i CIR nr. 132 over for vejbestyrelserne, således at midlerne er til stede når vejen igennem overkørslen ombygges.

På foranledning af DSB's generaldirektør Peter Langager, angående de foreslåede nye overkørselsregler og de økonomiske konsekvenser heraf, blev der d. 28. maj 1993 afholdt møde hos departementchef Peter Elming, hvor også Vejdirektoratet deltog. På mødet fremhævede DSB, at skadevolderen (vejtrafikken underforstået) i langt højere grad skulle betale til sikkerheden i overkørslerne, men var dog også opmærksom på, at skadevolderen (togtrafikken) kan sættes i relation til øgning af toghastigheden og togintensiteten, hvilket forøger spærretiden for vejtrafikken, herunder den kollektive bustrafik. Forøgede spærretider er lig med større trafiksikkerhedsrisiko. DSB blev af ministeriet gjort opmærksom på, at forudsætningerne for krydsningsmidler fra statskassen var, at de skulle anvendes af hensyn til vejtrafikkens sikkerhed.

Det blev aftalt at nedsætte en lille gruppe med kontorchef Leif Larsen som formand, der skulle drøfte cirkulæreudkast, regelindhold og de økonomiske konsekvenser heraf.

Bilag: Referat fra møde d. 10. juni 1993 i Trafikministeriet angående de økonomiske konsekvenser af forslag til nye regler for sikring af jernbaneoverkørsler.

Resultatet af mødet blev, at DSB godkendte de tekniske regler samt, at DSB d. 16. juni 1993 meddelte, at DSB accepterede det foreliggende cirkulære for reglerne, der var i overensstemmelse med CIR nr. 132.

Bilag: Forslag til cirkulære om sikring af jernbaneoverkørsler, dateret 25. juni 1993 udarbejdet af kontorchef Leif Larsen, Trafikministeriet med bistand fra S. H. Svenson, Justitsministeriet.

Cirkulæret uddybede på nogle punkter CIR nr. 132.

Bilag: Trafikministeriets brev af 9. december 1997 til Vejdirektoratet angående, at der havde været uenighed mellem Banestyrelsen og Vejdirektoratet om finansieringen af stibommesuppleringer i tre jernbaneoverkørsler, som følge af nye stier.

Ministeriet meddelte, at der er truffet beslutning om, at Banestyrelsen forestår arbejdet med og finansierer udgifterne i de tre foreliggende sager.

Afgørelsen var således i overensstemmelse med CIR nr. 132.

**Bilag: JUSCONSULT ved forhenværende kontorchef Leif Larsen i Trafikministeriet.
Udtalelse af 05.03.2004 – vedrørende vejarbejder ved krydsninger mellem vej og jernbane.**

Leif Larsen refererer til CIR nr. 132 om statens forpligtigelse til at betale for sikkerhedsforanstaltninger i jernbaneoverkørsler i forbindelse med ændring af vejforholdene, der ikke kan sidestilles med anlæg af ny vej og arbejder, der ikke har til formål at forøge kapaciteten af motorkøretøjer.

Herudover anfører Leif Larsen:

"Tankegangen bag loven er, at en påkrævet oprustning af sikkerhedsforanstaltningerne i et kryds mellem bane og vej ikke skal afhænge af, om der kan skabes enighed om, hvem der skal betale. Der er tale om et spørgsmål af stor

trafiksikkerhedsmæssig betydning. Derfor er det forudsat, at statskassen betaler, såfremt der ikke indgås andre aftaler.”

Bilag: Rapport om organisering af jernbaneoverkørselsområdet, Transport- og Energiministeriet, juni 2007.

Af afsnit 4.1.2.1.1 Anlæg og udbygning fremgår bl.a., at CIR nr. 132 (omtalt som 1985-cirkulæret) er gældende.

Bilag: Banedanmark tillæg til referat fra møde med Vejdirektoratet angående Grenåbanen, Skanderborg – Silkeborg, dateret 30.04.2004.

Heraf fremgår, at ministeriet bl.a. har godkendt, at Banedanmark afholder udgifterne til:

- ny dobbeltrettet cykelsti i ovk. nr. 355 for Ellebækvej i Holstebro. Sagen startede i 1997. På kontaktmøde d. 25.03.1998 mellem Jernbanetilsynet/Banestyrelsen/Vejdirektoratet blev stibommesuppleringen godkendt til udførelse i 1998. Det skete ikke. Kommunen rykkede utallige gange for, at den anlagte sti uden for overkørsels sikkerhedsforanstaltninger, kunne føres igennem overkørslen, idet cyklisterne måtte foretage den sikkerhedsmæssige farlige krydsning af banen ude på kørebanen. I 2004, 5-6 år efter planlagt udførelse, var sikringen stadig ikke udført. Den er nu udført efter 2004.
- Ny dobbeltrettet cykelsti igennem ovk. nr. 119 for Tarp Byvej N for Esbjerg anlagt i 1998. Banestyrelsen afslog sikring med automatiske stibomme. I stedet blev der som nødløsning etableret sluser.

Selvom ministeriet i 2004 godkendte automatiske stibomme, er der endnu ikke knapt 16 år(!) efter stiens anlæggelse og ca. 9 år efter planlagt udførelse i 2005, etableret automatiske stibomme.

Det skal bemærkes, at den 30.04.2013 slap en 15-årig dreng utroligt heldigt fra påkørsel af et tog.

- Automatiske stibomme for eksisterende fortovej igennem ovk. nr. 22 for Østergade i Humlum. Sagen startede i 1997 efter et meget stort pres fra lokalt hold, idet der havde været nogle farlige situationer med skoleelever. Situationen blev yderligere farligere af, at perronadgang mellem fortovej og station skete mellem vejsignal og skinne, hvilket regelmæssigt ikke er lovligt.

Selvom ministeriet godkendte projektet til udførelse i 2005, er det nu 17 år efter sagen startede og ca. 9 år efter ministeriet godkendte projektet til udførelse, stadig ikke udført.

Ministeriets godkendelse for de tre projekter er i overensstemmelse med CIR nr. 132.

Bilag: Transportministeret, departementet, Center for veje og broer, notat dateret 9. december 2009.

I dette notat er der på side 4 gengivet teksten fra CIR nr. 132 som værende gældende.

Under pkt. 5, Sammenfatning og afsluttende bemærkninger:

"Vejloven indeholder ikke nogen sondering mellem om jernbaneinfrastrukturforvalteren er statslig (Banedanmark) eller "privat" (privatbanerne)"

Bilag: Notat af 05.10.2014, cirkulære om offentlige veje CIR nr. 132 af 6. december 1985.

Har de skiftende statslige styrelser med ansvar for jernbaneoverkørsler på det statslige banenet overholdt lovgivningen i CIR nr 132, 06.12.1985-30.06.2012?

I notatet er pkt. 46 i CIR nr. 132 uddybet og der er foretaget en opstilling af de udførte forskellige typer af vejprojekter nævnt i cirkulæret.

Oplysningerne om disse projekter er indhentet fra kommuner, Banedanmark, eget arkiv m.v.

Listen er formentlig ikke helt udtømmende, men tilstrækkelig dækkende for, at der kan udtrages en konklusion om Banedanmarks administration af CIR nr. 132, herunder hvor mange gange, der er foretaget et lovbrud i forhold til statens betalingsforpligtigelse.

De projektyper, der har været flest af, er "nye anlægsarbejder, der ikke kan sidestilles med anlæg af nye veje eller ikke forøger kapaciteten".

Der er fire lidt større projekter nr. 1, 2, 4 og 5, som ikke kan sidestilles med ny vej eller er kapacitetsfremmende, hvor det lovmæssige grundlag har været, at staten skulle betale.

For 13 nye stiprojekter har Banedanmark afholdt udgifterne til nye/ændrede sikkerhedsforanstaltninger og endvidere 6 ændringer af eksisterende stiers krydsningsvinkel, hvor Banedanmark har afholdt udgifterne til bomsikring af stierne.

Men det skal tilføjes, at Banedanmark har afvist betaling i en del sager for ændrede sikkerhedsforanstaltninger i forbindelse med primært stiforslag fra vejbestyrelserne. Det har resulteret i, at enten har vejbestyrelsen opgivet stiprojektet eller stierne er anlagt frem til overkørslen således, at stitrafikanterne skal ud på kørebanen – sikkerhedsmæssigt særdeles utilfredsstillende.

Kommunerne har naturligvis en forventning om, at en statslig styrelse overholder lovgivningen, herunder forvaltningsretlig orienterer om lovgivningen og i givet fald klagemuligheder.

Banedanmark har "kørt" vejbestyrelserne over med argumentet "skadevolderprincippet", som er et lovbrud i forhold til CIR nr. 132.

Bilag: Krydsningslovens § 4-udvalg afgørelser:

Forlægning af Landevej til ny overkørsel samt ændring af overkørsel til overgang, jf. mødereferat af 05.03.1958

Banedanmark skal betale for sikkerhedsforanstaltninger i ny overkørsel og overgang. § 4-udvalget har truffet en del tilsvarende afgørelser, der er approberet af ministeriet.

Halvbommesupplering af ovk. nr. 224.

Vejbredden skal udvides til 6 m. Kommunen får refusion for udgifterne til vejudvidelsen, jf. mødereferat af 18. marts 1964.

Bilag: Tre fotos af Banedanmark overkørsler, hvor stianlægget ikke er ført igennem således, at stitrafikanterne skal ud på kørebanen for at krydse jernbanen, når sikkerhedsforanstaltningerne ikke er aktiveret.

Det er trafiksikkerhedsmæssigt en uholdbar situation.

Der findes en hel del andre overkørsler med samme situation.

Bilag: Fire fotos af Banedanmarkoverkørsler – ovk. nr. 05 for Thistedvej i Nørresundby – ovk. nr. 361 for Hjalmar Sørensensvej, Holstebro – ovk. nr. 194 for Stationsvangen i Skødstrup – ovk. nr. 83a for Sivestedvej i Kolind.

Fælles for de fire projekter er, at de ud over at være trafikikkerhedsfremmende for vejtrafikken ved separering af "hårde" og "bløde" trafikanter før, i og efter overkørslernes sikkerhedsforanstaltninger, er de også trafikikkerhedsfremmende i forbindelse med aktiveret overkørselsanlæg, dvs. stop for togpassage samt ved krydsning af overkørslen, når overkørselsanlægget ikke er aktiveret.

I tre af overkørslerne er der etableret midterhelle, der hindrer diagonalkørsel mellem halvbomme samt, der på midterhellerne er opstillet vejsignaler, der forstærker opmærksomheden mod vejfærdslen om at stoppe ved aktiveret overkørselsanlæg, tilsammen trafikikkerhedsfremmende i og ved overkørslen.

**Carl Dixen Pedersen
Konsulent**

16. juni 1993
CDF/VTH

Vejdirektøret

REFERAT FRA MØDE DEN 10. JUNI 1993 I TRAFIKMINISTERIET

Vedr.: Forslag til nye regler for sikring af jernbaneoverkørsler.

- Deltagere:
- Kontorchef Leif Larsen, Trafikministeriet (LL)
 - Fuldmægtig Mogens Funch, Trafikministeriet (MF)
 - Afd.-ing. Otto Schøitz, DSB (OS)
 - Projektleder Tomny Christensen, DSB (TC)
 - Rådgiv.ing. Hans Rosenfelt, Vejdirektoratet (HR)
 - Ingeniør Carl Dixen Pedersen, Vejdirektoratet (CDP)

i. Reglernes økonomiske konsekvenser.

CDP orienterede om et møde den 3. juni 1993 i Vejdirektoratet mellem DSB/VD.

Der var på mødet opnået enighed om værdiladningen i reglerne, samt hvad der var økonomisk konsekvens af henholdsvis regler om drift og vedligeholdelse. Det var aftalt, at et af CDP udarbejdet konsekvensskema skulle forelægges udfyldt til nærværende møde.

Vejdirektoratet udleverede vedlagte udfyldte skemaer, medens JC beklagede, at det for DSB ikke havde været muligt på den korte tid at fremskaffe de nødvendige oplysninger til beregningerne.

Det blev aftalt, at DSB arbejder videre med konsekvensreguleringen og eftersender denne til Ministeriet og Vejdirektoratet, når den foreligger.

Det blev herefter konkluderet, at der nu var enighed om reglernes tekniske indhold og de økonomiske konsekvenser heraf. Endvidere blev det på baggrund af ønske fra OS aftalt, at værdiladningen af reglerne bliver uddybet i forhold til den nuværende vejledning.

Med hensyn til den økonomiske byrdefordeling mellem DSB/VD bemærkede OS med henvisning til mødet hos departementchefen den 28. maj 1993, at dette spørgsmål efter DSB's opfattelse ikke var afklaret.

LL gennemgik det lovgivningsmæssige grundlag for den økonomiske byrdefordeling og påpegede, at det, hvis der ønskes en ændring heraf, medfører en lovændring med den konsekvens, at reglerne ikke for nærværende kan udsendes.

Det blev aftalt, at OS melder tilbage, om DSB på det nu foreliggende grundlag ønsker en ændring af loven og dermed af det foreliggende cirkulære.

OS har den 16. juni 1993 meddelt, at DSB accepterer det foreliggende cirkulærudkast for reglerne.



Sikring af Færdselen ved Vojkrydsninger samt Krydsninger mellem Voj og Jernbaner m. v.

Udbudningsnr. den 1. Februar 1970

Krydsningsloven blev vedtaget den 12. december 1929 (Lov nr. 28 af 1. februar 1930). Fra Folketingets forhandling i forbindelse med loven gengives et meget godt indtryk af problemstillingen og baggrund for loven. Det skal bemærkes at lovbehandlingen foregik over to folketingsamlinger.

"Det første Lovforslags Formaal, som findes udtrykt i § 1, var der ved Forhandlingerne i Fjor Enighed om, idet man fandt, at der ikke af de paagældende Myndigheder var gjort tilstrækkelig for Sikring af Færdselen ved Vojkrydsninger samt Krydsninger mellem Jernbaner og Voj. Naar dette ikke var skeet, skyldtes det, at der har været nogen Gnidning mellem de paagældende Myndigheder, det være sig nu Amtsråd, Købstæder eller Sognekommuner paa den ene Side og Statsbanerne og de private Baner paa den anden Side.

Her er det efter min Opfattelse Overvejspektøren, der repræsenterer Vejbygnings Interesser; og det af Justitsministeren valgte Medlem, der repræsenterer Færdselsinteresser, og Motororganisationens Mand, der repræsenterer de motor kønendes Interesser. Her er fjernet det, der tidligere har givet Anledning til at tro, at Ministeriet for offentlige Arbejder skulde være sindet at favorisere Banerne paa Kommunernes Bekostning; hvis der endnu skulde være en saadan Misstemning i Udvalget, maas vi se at faa den fjernet.

Det, man i særlig Grad hæftede sig ved, var dette, at man havde lagt Administrationen af dette Forhold ind under Jernbanens Kommissarins, og jeg hilser derfor med overordentlig Tilfredshed, at man er gaaet bort fra dette og lægger Administrationen og den øverste Ledelse ind under Overvejspektøren, som man maas forudsætte er en Mand, der har Kvalifikationerne til at faa disse Forhold ordnet paa den rette Maade."

Intentionen med krydsningsloven var at de foranstaltninger der blev givet tilskud til fra krydsningsmidlerne skulde være af væsentlig betydning for færdselen med motorvogne. Folketingsudvalget, som fremsatte loven ønskede at præcisere, at det betød af motorvognene, som stilledes til rådighed for gennemførelse af loven, først og fremmest skulde komme vejfærdselen til gode, og ikke skulde betragtes som en særlig håndtrækning til jernbanerne.

Sagerne blev rejst i § 2 udvalget (amtsudvalg)

"Spørgsmålet om etablering af Sikringsforanstaltninger kan rejses af Jernbanebestyrelserne, Kommunalbestyrelserne, Motororganisationerne eller Ministeriet for offentlige Arbejder overfor et for hver Amts raadskreds nedsat Udvalg, som derefter afgiver Indstilling til Ministeriet for offentlige Arbejder om, hvilke Foranstaltninger der vil være at træffe ved de enkelte overkørsler."

§ 4-Udvalget (ministeriel udvalg)

"Til at bistaa Ministeriet ved Behandlingen af de fra de 25 Amtsudvalg fremkommande Indstillinger og søge tilvejebragt formoden Ensartethed i Sagens Afgørelse er der, i Henhold til Lovens § 4, nedsat et Udvalg bestaaende af Overvejspektøren som Formand, en Repræsentant for Justitsministeriet og en, af Ministeriet for offentlige Arbejder efter Forslag fra Motororganisationens udpeget Repræsentant for disse. Nævnte Udvalg har under Sagens Behandling yderligere faaet tilføjet et formædne juridisk og specialteknisk Assistance."

KORSLÆG VII

Cirkulære om sikring af jernbaneoverkørsler.

Trafikministeriet udsender hermed regler for sikring af jernbaneoverkørsler.

Reglerne er udarbejdet i medfør af §§ 85 og 104 a i lov om offentlige veje (lovbekendtgørelse nr. 430 af 31. maj 1991).

Cirkulæret omfatter administrative bestemmelser omkring sikring af jernbaneoverkørsler m.v. Reglerne om ansvar for og betaling af sikringsforanstaltningerne tydeliggør og præciserer gældende love, cirkulærer og praksis.

Samtidig udsendes "Regler for sikring af jernbaneoverkørsler åbne for almindelig færdsel", der omfatter tekniske retningslinier om emnet.

5. Betaling af nye og forbedrede sikkerhedsforanstaltninger

Ændrede vilkårforhold

§ 20 Efter lov om offentlige veje, § 86, stk. 4 og 5, afholder staten i visse tilfælde udgifterne til etablering af sikkerhedsfremmende foranstaltninger på banestrækninger med personførende tog i normaldrift.

Ordningen administreres af Vejdirektoratet.

Stk. 2: Staten betaler udgifterne til yderligere sikkerhedsforanstaltninger

1) når den generelle stigning i vejtrafikken ved en trafikikkerhedsmæssig vurdering har gjort nuværende sikring utilstrækkelig.

2) når nye cykelstier og fortove anlægges i forbindelse med vejen.

Stk. 3: De sikkerhedsforanstaltninger, der kan afholdes udgifter til, er nye overkørselsanlæg eller supplering af eksisterende anlæg med automatiske bremseforbilmister, cyklist- og fodgængere.

Stk. 4: Afmærkning ud over den afmærkning, der indgår i overkørselsanlægget, samt trafiktekniske ændringer af vej- og banemæssig karakter betales af den instans, der har ansvaret for forholdene i og ved jernbaneoverkørslen.

§ 21 I følgende tilfælde kan nye eller forbedrede sikkerhedsforanstaltninger ved overkørsler ikke påregnes betalt af staten:

1) ved anlæg af nye jernbaneoverkørsler foranlediget af nye veje eller forlægning af eksisterende veje,

2) hvor der med henblik på at øge vejens kapacitet for motorretøjer er foretaget udvidelse af eksisterende vej i en sådan grad, at den kan sidestilles med et nye vej anlæg,

3) hvor der etableres nye vejkryds eller ejendomsadgange i nærheden af jernbaneoverkørsler eller ændres ved eksisterende, således at der kan opstå risiko for ventende trafikanter i overkørslen.

Stk. 2: I de i stk. 1 nævnte tilfælde betales de nødvendige sikkerhedsforanstaltninger i jernbaneoverkørslen af den vejbestyrer, personkreds eller person, der har ansvaret for vejen.

§ 22. Ændrede bilforhold

I følgende tilfælde afholder banestyrelsen udgifterne til nye og forbedrede sikkerhedsforanstaltninger:

1) ved anlæg af nye jernbaneoverkørsler foranlediget af nye jernbaner eller forlægning af eksisterende jernbaner.

2) hvor banens strækningshastighed øges,

3) hvor togintensiteten øges væsentligt,

4) hvor sporantal i jernbaneoverkørslen ændres,

5) hvor banetekniske foranstaltninger medfører øgede ventetider for vejtrafikken, f.eks. ved etablering af standshingssted ved en jernbaneoverkørsel.

Stk. 2: I de i stk. 1, nævnte tilfælde betales nødvendige sikkerhedsforanstaltninger mod bane og vej i jernbaneoverkørslen samt eventuelle vej-mæssige ændringer af banestyrelsen.

Vejdirektoratet

Dato: 09 DEC. 1997
 J.nr.: 96-5182-3
 Deres Ref.: 070-B222-C0232-01
 Sagsbeh.: RAG

Vejdirektoratet

10 DEC. 1997

FR

Ministeriet skal hermed vende tilbage til sagen om finansiering af stibommesup-
 pleringer i overkørsel nr. 202, Virupvej, på banestruktningen Aarhus Grenå.

Vejdirektoratet har oplyst, at der udover ovennævnte overkørsel har været ucnig-
 hed om finansieringen af stibommesuppleringer ydligere to steder i landet, nemlig
 Thisted og Hammerum. Ministeriet har på den baggrund internt drøftet problem-
 stillingen med henblik på at løse disse i alt tre sager.

Der er nu truffet beslutning om, at Banestyrelsen forestår arbejdet med og finansie-
 rer udgifterne i de tre foreliggende sager. Banestyrelsen vil derfor blive bedt om at
 tage kontakt til de tre berørte kommuner (Aarhus, Thisted og Herning) og orientere
 om det forventede forløb.

Med henblik på at undgå fremtidige konflikter af denne karakter vil 1. kontor sna-
 rest tage initiativ til et arbejde med revision af det gældende regelsæt på området. I
 dette arbejde vil Vejdirektoratet og Banestyrelsen skulle deltage.

Med venlig hilsen
 René Aggersbjerg
 René Aggersbjerg

Vejdirektoratet
 070-B222-C0232-01/36

Vedtrængende vejarbejde ved krydsninger mellem vej og jernbane

Spørgsmålet om, hvorvidt staten eller den lokale vejbestyrelse skal afholde udgifter til
 vejarbejde i forbindelse med krydsninger mellem vej og jernbane har været berygt i en
 række sager fra Grenåbanen. Det handler i første række om, hvor langt statens
 økonomiske ansvar i forbindelse med ændrede forhold i sådanne kryds rækker.

Der er tale om en fortolkning af reglerne i vejlovens kap. 7, forholdet til jernbaner, og
 Ministeriet for offentlige arbejds cirkulære af 6. december 1985 om lov om offentlige
 veje, pkt. 46.

Filosofien bag bestemmelserne i vejlovens kap. 7 er erkendelsen af, at sikkerheden i
 kryds mellem vej og bane er af overordentlig stor betydning for vejtrafikanten. De
 sikkerhedsforanstaltninger, som måtte være etableret i sin tid ved anlægget af banen eller
 ved anlægget af vejen, kan være blevet forældede, enten på grund af den tekniske
 udvikling af signalanlæggene eller som følge af ændrede trafikale forhold. Derfor er der
 tillagt trafikministeren en særlig kompetence på området.

Denne kompetence giver ministeren ret til at bestemme,

- o at krydsningen skal sikres med viadukter, jf. vejlovens § 84, stk. 1, eller
- o at der skal etableres nye sikkerhedsforanstaltninger i sådanne kryds, og at eksisterende sikkerhedsforanstaltninger skal forbedres, jf. vejlovens § 86, stk. 2.

Omvendt er der også tillagt ministeren hjemmel til at bestemme,

- o at sikkerhedsforanstaltningerne i sådanne kryds gøres mindre omfattende, når trafikudviklingen i krydset gør dette forsvarligt, jf. vejlovens § 86, stk. 3.
- I det omfang sådanne beslutninger har økonomiske konsekvenser - som ikke modsvares af besparelser for banestyrelse eller vejbestyrelse, jf. nedenfor - skal udgifterne afholdes af statskassen, jf. vejlovens § 86, stk. 4.

Tankegangen bag loven er, at en påkrævet oprustning af sikkerhedsforanstaltningerne i et kryds mellem bane og vej ikke skal afhænge af, om der kan skæbes enighed om, hvem der skal betale. Der er tale om et spørgsmål af stor trafikikkerhedsmæssig betydning. Derfor er det forudsat, at statskassen betaler, såfremt der ikke indgås andre aftaler.

Loven skelner ikke mellem vej- eller banerelaterede udgifter eller mellem udgifter, der vedrører signaltekniske anlæg eller vejtekniske anlægsforanstaltninger. Man kan i denne forbindelse minde om, at staten efter vejlovens § 84 også betaler for nødvendige nye viaduktanlæg, og sådanne anlæg har klart karakter af vejarbejder.

Disse kompetencer giver trafikministeren en praktisk mulighed for at tilvejebringe ensartede sikkerhedsforhold i ensartede situationer landet over. Det var netop sigtet med den tidligere gældende, nu ophævede krydsningslov, med dens system af lokale udvalg (§ 2-udvalgene), der fremkom med indstillinger til et overordnet statsligt udvalg (§ 4-udvalget).

Ordningen er naturligvis ikke en blankocheck til baner og lokale vejbestyrelser. Den omfatter kun initiativer, nødvendiggjort af den normale trafikudvikling på henholdsvis bane- og vejnet, og kun initiativer, som staten finder så påkrævede at få gennemført, at den er parat til at betale udgifterne derved.

Rapport om organisering af jernbaneoverkørselsområdet



Transport- og Energiministeriet

juni 2007

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 omfang 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 omfattet som "skadevoldet-princippet"

Følgende præcisering af dette princip fremgik af lovbetragtningerne ved ændringen af § 86 i 1984; jf. lov nr. 185 fra 1985 og er gengivet i 1985-cirkulæret: "Den uheldige formlerung 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. udviklingen i området eller den tekniske udvikling af afmærkningen, f.eks. en ændret udformning af lys signaler. Efter gældende praksis har staten ikke betalt disse sikringsforanstaltninger, hvis sikringen er gjort nødvendig,

fordi den er tale om et nyt kryds, forårsaget f.eks. af et nyt vejbyggeri over banen eller en ny korsning over vejen eller en så væsentlig udvikling af en eksisterende vej, at denne kan sideslides med et nyt vej anlæg. Dette sidste vil særligt være tilfældet, når antallet af kørebaser forøges, eller der anlægges nye cykelstier og fortove med henblik på at øge vejens kapacitet for motor køretøjer. 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 nødvendigvis af nye anlægsarbejder, der ikke er så omfattende, at den ombyggede vej kan sideslides 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 trafikkanter."

Såfremt enten banestyrelse eller vejbestyrelse tager initiativ til at ændre forholdene i et bestående kryds eller etablerer nye krydsninger, er de pågældende forpligtet til at indhente trafikministerens godkendelse af nødvendige sikkerhedsforanstaltninger, jf. vejlovens § 86, stk. 1. Udgifterne – herunder eventuelle merudgifter, krævet af ministeren – skal i denne situation afholdes af den, som har taget initiativ til de ændrede forhold, jf. vejlovens § 86, stk. 5. Dette krav kan stilles som en betingelse, knyttet til godkendelsen af de ændrede forhold.

Det samme er tilfældet, hvis en banestyrelse ønsker at erstatte en bevogtet overkørsel med mindre indgribende sikkerhedsforanstaltninger, jf. § 87. I dette tilfælde skal banen udtrede udgifter ved anlæg, vedligeholdelse og drift af de nye sikkerhedsforanstaltninger. Betalingsspørgsmålet afhænger dermed i første række af, hvem der har taget initiativ til at ændre forholdene i kryds mellem vej og bane, enten af Trafikministeren som overordnet myndighed for området, eller for banestyrelsernes vedkommende ved nyanlæg af baner og ved opgradering af en eksisterende bane, for vejbestyrelsernes vedkommende ved nyanlæg af veje og ved opgradering af veje.

Cirkulæret gennemfører ind på sondingen mellem nyanlæg af veje og anlægsarbejder, der ikke er så omfattende, at de udløser en forpligtelse for vejbestyrelsen til selv at gennemføre nødvendige rettede sikkerhedsforanstaltninger og betale udgifterne herved. I fjer cirkulæret skal staten betale for sikkerhedsforanstaltninger, der er nødvendige i forbindelse med ændringer af vejforholdene, der ikke kan sideslides 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 trafikkanter.



NOTAT

15.04.2004

Dato 9. december 2009
Dok.id
J. nr. 463-1
Center for Veje og Broer
Henrik Hansen
Telefon 33 92 43 55
HH@TRM.dk

Notat om ansvar og betaling for etablering, drift og vedligeholdelse af sikkerhedsforanstaltninger ved krydsninger mellem jernbaner og veje

1. Indledning

Formålet med dette notat er at belyse, hvem der efter lovgivningen har ansvaret for og betalingsforpligtelsen i forhold til etablering, drift og vedligeholdelse af sikkerhedsforanstaltninger ved krydsninger mellem jernbaner og veje, der er åbne for almindelig færdsel.

Notatet har baggrund i et aktuelt udkast til bekendtgørelse om jernbanoverkørsler udarbejdet af Trafikstyrelsen. Udkastet til bekendtgørelse omtales nærmere nedenfor under punkt 4.

2. Privatvejsloven

Lov om private fællesveje, jf. lovbekendtgørelse nr. 433 af 22. maj 2008, indeholder ingen særlige bestemmelser om sikkerhedsforanstaltninger ved krydsninger mellem jernbaner og private fællesveje.

Efter § 24, stk. 3, kan transportministeren fastsætte almindelige regler og noter 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. Bestemmelsen er placeret i lovens Afsnit III, der gælder for private fællesveje i byer og bymæssige områder. Der er ikke en tilsvarende bestemmelse i lovens Afsnit II, der gælder for private fællesveje på landet.

Bestemmelsen i § 24, stk. 3, henhører fra den oprindelige privatvejslov, der blev vedtaget i 1972 (lov 288 af 7. juni 1972). Af bemærkningerne til bestemmelsen fremgår, at bestemmelsen svarer til den tilsvarende bestemmelse i § 6 i lov om offentlige veje. Formuleringen af bestemmelsen blev ændret i forbindelse med lovforslagets behandling i Folketinget ved ændringsforslag fra ministeren for offentlige arbejder. I det fremsatte lovforslag var bestemmelsen formuleret således:

”Stk. 3. Ministeren for offentlige arbejder kan efter forhandling med boligministeren udfærdige almindelige retningslinjer om private fællesvejes linjeføring.

5. MAJ 2004 30.04.04

Møde med Vejdirektoratet: Grenåbanen, Skanderborg-Silkeborg

- 8. marts 2004
- Deltagere
Ulrik W. Blindum, Vejdirektoratet
Carl D. Pedersen, Vejdirektoratet
Majbritt R. Hallkvist, Bomedanmark
Carsten Jørgensen, Bomedanmark
Klavs H. Bråuner, Bomedanmark (r)

Dagsorden
Gennemgang af overkørselsene på bl.a. Grenåbanen og Skanderborg-Silkeborg
Grenåbanen

Vejdirektoratet har i mail af 1. april 2004 efterlyst omtale i referatet af Taulov og prioriteringen af de 29 overkørsler.

Følgende tilføjes referatet af mødet den 8. marts 2004:

Der er lavet en 10 årsplan, som er godkendt af ministeriet. Den beskriver hvilket rækkefølge vil skal lave overkørslerne i:
Ovk 438 og 440 i Arden lukkes i 2004 (er sket)
Ovk 427 Øster Doense lukkes i 2006
Ovk 453 Skørping lukkes i 2007

Ud over disse skal følgende gamle aftaler, som Carl D. Pedersen og Hans Erik Schmidt har indgået, udføres således:

- Ovk 63 i Silkeborg 2005
- Ovk 353/355 Ellebakvej 2005
- Ovk 119 Larp Byvej 2005
- Ovk 31/304 Laven 2005
- Hullum 2005
- Ovk 144/145 og 146/147 2005
- Ovk 112 2005/2006
- Ovk 94 Grenå 2005

Herudover skal der påbegyndes en strøkningsvis nedlæggeelse af overkørsler på strækningen Køge-Næstved og Ålborg-Frederiksøvn

Med hensyn til taulov er vi af ministeriet blevet bedt om at se på en udvidelse af Taulov kirkevej som ilægning af en sticun-nel. Dette er Bomedanmark i gang med at se på.

Ovenstående er den 23. april 2004 tilsendt Vejdirektoratet pr. mail.

Vejdir. 5. MAJ 2004 / 1
i/h/h
www.hamdanmark.dk

Binnert
America Plads 15
2100 København Ø
Telefon 8234 0000
Ørskov
02346122
Journalnr.
95-2956/Årh
Referat
Side 1(1)
Telefax
8234
skib@hamdanck
www.hamdanmark.dk



længder- og tværsprofil m.v. til vejledning ved anlæg, udvidelse og ombygning af private fællesveje."

Forholdet til jernbaner ses ikke nævnt noget sted i forarbejderne til privatvejsloven.

3. Vejloven

Efter lov om offentlige veje, jf. lovbekendtgørelse nr. 893 af 9. september 2009, § 6, stk. 1, kan transportministeren fastsætte almindelige regler og normer for anlæg, vedligeholdelse og drift af offentlige veje, herunder for vejenes forhold til omgivelserne, for entreprisbetjning og for sådanne forhold, som i øvrigt er af betydning for vejnettets ensartethed og trafikikkerhed.

Lovens kapitel 7, §§ 84-87, indeholder en række særlige bestemmelser om forholdet mellem veje og jernbaner.

Efter § 84 kan transportministeren pålægge jernbaneinfrastrukturforvalteren eller vejbestyrelsen at anlægge eller udbygge viadukter (niveaufri skæringer) til sikring af færdselen mellem jernbane og vej. Bestemmelsen fastsætter samtidig, at udgifterne herved afholdes af statskassen.

Efter § 85 fastsætter transportministeren 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. Private fællesveje er - både i byer og på landet - som udgangspunkt åbne for almindelig færdsel, og er således omfattet af denne bestemmelse, jf. også Ministeriet for offentlige arbejds cirkulære af 16. september 1974, hvori er anført, at vejlovens kapitel 7 omfatter skæringer mellem jernbaner og veje, der er åbne for almindelig færdsel, uanset om de er offentlige eller private.

I lov nr. 286 af 7. juni 1972, hvorved bestemmelsen om forholdet mellem veje og jernbaner blev indsat i vejloven, var § 85 formuleret således:

"Ministeren for offentlige arbejder fastsætter efter forhandling med justitsministeren nærmere regler om udformning og afmærkning af krydsninger mellem jernbaner og veje, der er åbne for almindelig færdsel, herunder regler for oversigtsarealer, lyssignaler og automatiske bomanlæg."

Ved ændringslov i 1975 (lov nr. 332 af 1975) blev bestemmelsen ændret, så den fik følgende afmåling:

"Ministeren for offentlige arbejder fastsætter efter forhandling med justitsministeren nærmere regler for sikkerhedsforanstaltninger ved krydsninger mellem

lem jernbane og veje, der er åbne for almindelig færdsel, herunder regler for oversigtsarealer, lyssignaler og automatiske bomanlæg."

I bemærkningerne til ændringsbestemmelsen er anført følgende:

"Bestemmelsen er ændret for at præcisere, at udarbejdelse af regler om sikkerhedsforanstaltninger ved jernbaner forsat henhører under ministeriet for offentlige arbejder, og ikke under justitsministeriet, som varetaget vejafmærkning."

Bortset fra at "ministeren for offentlige arbejder" senere er ændret til "transportministeren" svarer bestemmelsen til den gældende § 85.

§ 85 i vejloven er således den lovreger (specialregel), der giver transportministeren hjemmel til at fastsætte administrative regler om sikkerhedsforanstaltninger ved krydsninger mellem jernbaner og veje, der er åbne for almindelig færdsel, herunder afmærkning.

De generelle bemyndelsesregler for transportministeren til at fastsætte almindelige regler om offentlige veje (vejlovens § 6, stk. 1), private fællesveje i byer (privatvejslovens § 24, stk. 3) og om afmærkning (færdselslovens § 95), er således ikke relevante i forhold til reguleringen af forholdet mellem jernbaner og veje, der er åbne for almindelig færdsel.

Efter vejlovens § 86, stk. 1, skal forslag til nye eller ændrede sikkerhedsforanstaltninger ved krydsninger mellem jernbane og veje, der er åbne for almindelig færdsel, forelægges transportministeren til godkendelse. Ministeren fastsætter nærmere regler herom, herunder om tilsyn og om klageadgang til Jernbaneklagenevnet.

Efter § 86, stk. 2, kan transportministeren efter indhentet udtalelse fra vedkommende vejbestyrelse, henholdsvis vejmyndighed, og jernbaneinfrastrukturforvalter pålægge vejbestyrelse henholdsvis vejmyndighed eller jernbaneinfrastrukturforvalter at etablere nye sikkerhedsforanstaltninger i de krydsninger, der er nævnt i stk. 1, eller at forbedre bestående sikkerhedsforanstaltninger.

I stk. 4 er bestemt, at udgifter til etablering, drift og vedligeholdelse af sikkerhedsforanstaltninger afholdes af statskassen. Reglen i stk. 4 om, at udgifterne afholdes af statskassen finder dog, jf. stk. 5, ikke anvendelse, når sikkerhedsforanstaltningerne eller forbedringerne af disse er forårsaget af nye anlægsarbejder på vej- og banenettet, eller når omfanget af de foranstaltninger, der hidtil er betalt af vejbestyrelse, henholdsvis vejmyndighed, eller jernbaneinfrastrukturforvalter, reduceres. I disse tilfælde betales anlæg, drift og vedligeholdelse af vedkommende vejbestyrelse, henholdsvis vejmyndighed eller jernbaneinfrastrukturforvalter. Denne bestemmelse bliver i praksis ofte omtalt som "skadevolder-princippet".



5. Sammenfatning og afsluttende bemærkninger

Vejlovgivningen bygger på det princip, at ansvaret for sikkerheden ved krydsninger mellem jernbaner og veje, der er åbne for almindelig trafik - hvad enten der er tale om offentlige veje eller private fællesveje - påhviler infrastrukturforvalteren eller den offentlige myndighed, som er forvaltningsmyndighed for den pågældende vej. Det bestemmes i vejloven, at udgifterne til sikkerhedsforanstaltninger skal afholdes af staten eller undtagelsesvis den vejbestyrer, der vejmyndighed eller den infrastrukturforvalter, som har givet anledning til foranstaltningernes gennemførelse.

Vejloven indeholder ikke nogen sondring mellem om jernbaneinfrastrukturforvalteren er statslig (Banedanmark) eller "privat" (privatbanerne).

Vejloven anvender udtrykket "statskassen" (§ 86, stk. 4) i bred forstand som en kasse, men indeholder ikke nogen anvisning på, af hvilken statslig bevillingskonto (hvilket "rum i statskassen") udgiften skal afholdes. Er der konkret tale om, at forvaltningsmyndigheden for den skærende vej er en statslig myndighed (Vejdirektoratet for hovedlandevejene) og jernbaneinfrastrukturforvalteren ligeledes en statslig myndighed (Banedanmark), vil der under alle omstændigheder være tale om, at "statskassen" skal betale for sikkerhedsforanstaltningerne.

Grundejere ved private fællesveje er forpligtet til at holde vejene i en god og forsvarlig stand i forhold til færdsels art og omfang under kommunens tilsyn eller reglerne i privatvejsloven. Foranstaltninger på private fællesveje, der er åbne for almindelig færdsel og som er særlig møntet på sikkerheden ved krydsninger med jernbaner, f.eks. skiftning og afmærkning på vejbanen, må anses for reguleret af de sædvanlige regler i vejlovens kapitel 7. Hjemlen til at fastsætte administrative regler om sådanne sikkerhedsforanstaltninger er vejlovens § 85.

Der er ikke i vejlovgivningen hjemmel til at pålægge private grundejere at etablere, drive og vedligeholde sikkerhedsforanstaltninger ved krydsninger mellem jernbaner og veje, der er åbne for almindelig færdsel eller afholde udgifterne herfor. Det gælder, hvad enten sikkerhedsforanstaltningerne er placeret inden for det område, der kan henføres til selve overkørslen, eller til vejarealer op til overkørslen.

For krydsninger mellem jernbaner og rent private veje (private overkørsler og overgange) gælder alene reglerne i lov om jernbane Kapitel 8 a (§§ 21 a og 21 b).

Vejlovens regler om etablering af sikkerhedsforanstaltninger ved krydsninger mellem jernbaner og veje, der er åbne for almindelig færdsel, og om betalingen for sådanne sikkerhedsforanstaltninger synes at hvile på en betragtning om, at jernbaner er "fæstig indretninger" og at jernbanetrafikken er mere farlig for vejtrafikken end omvendt.

Det forekommer på den baggrund rigtig, at ansvaret for sikkerhedsforanstaltningerne påhviler enten jernbaneinfrastrukturforvalteren eller en offentlig myndighed. Der vurderes således ikke grundlag for at foreslå ændringer i vej- eller jernbanevejløvgivningen med det formål at give mulighed for at pålægge private grundejere ansvaret for eller den økonomiske byrde ved gennemførelsen eller vedligeholdelsen af sådanne foranstaltninger.

Side 4/10

"Vejbestyrer" er i vejlovgivningen betegnelsen for forvaltningsmyndigheden for de offentlige veje (Vejdirektoratet for hovedlandevejene og kommunalbestyreren for kommunevejene), mens "vejmyndighed" er betegnelsen for forvaltningsmyndigheden for private fællesveje (kommunalbestyrelsen).

Ordet "vejmyndighed" blev indsat i § 86 ved § 1, nr. 23 i lov nr. 185 af 8. maj 1985 om ændringer af vejlove, hvor § 86 fik en ny affattning. I bemærkningerne til bestemmelsen er bl.a. anført følgende:

"Bestemmelsen er søgt tydeliggjort i overensstemmelse med gældende praksis. Forslag om nye sikkerhedsforanstaltninger og forbedringer af sådanne skal if. stk. 1 godkendes af ministeren. Efter stk. 2. kan ministeriet selv tage initiativ til konkrete ændringer i foranstaltningernes udformning.

Den ændrede formulering i stk. 5 præciserer den gældende retstilstand, hvorefter statskassen alene betaler etablering og forbedring af sikkerhedsforanstaltninger i kryds mellem vej 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 lys signaler. Efter gældende praksis har staten ikke betalt disse sikringsforanstaltninger, hvis sikringen er gjort nødvendig, fordi der er tale om et nyt kryds, forudsat f.eks. af et nyt vejanlæg over banean eller en ny banestregning over vejen eller en så væsentlig udvidelse af en eksisterende vej, at denne kan sideslides med et nyt vejanlæg. Dette sidste vil særligt være tilfældet, når antallet af kørebane forøges, eller der anlægges nye cykelstier og fortove med henblik på at øge vejens kapacitet for motorbiler og rullestole. Udgiften ved nye kryds afholdes af den instans, som har taget initiativ til anlægsarbejdet. Derimod betaler staten forbedringer af sikringsforanstaltninger, selv om de er nødvendiggjort af nye anlægsarbejder, der ikke er så omfattende, at den ombyggede vej kan sideslides med anlæg af ny vej, og arbejder der ikke har til formål at forøge kapaciteten af motorbiler og rullestole, men f.eks. at sikre svage trafikanten."

Som bestemmelsen er formuleret kan både vejbestyrelsen for en offentlig vej (Vejdirektoratet eller kommunen) og vejmyndigheden for privat fællesvej (kommunen) af transportministeren pålægges at etablere nye sikkerhedsforanstaltninger i krydsninger mellem jernbaner og veje, der er åbne for almindelig færdsel, dvs. udføre foranstaltningerne. Det følger inddeltid samtidig af bestemmelsen i stk. 4, at udgifterne til anlæg, drift og vedligeholdelse skal betales af staten, bortset fra tilfælde omfattet af undtagelsesbestemmelsen i § 86, stk. 5, hvor udgifterne betales af henholdsvis vejbestyrelsen, vejmyndigheden eller jernbaneinfrastrukturforvalteren.

Udføres foranstaltningerne af en kommune enten som vejbestyrer (for en offentlig vej) eller som vejmyndighed (for en privat fællesvej) er det således hovedreglen, at kommunen har krav på at få udgifterne til foranstaltningernes gennemførelse refundaret af staten.

02.11.2014

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

Har de skiftende statslige styrelser med ansvar for jernbaneoverkørsler på det statslige banenet overholdt lovgivningen i CIR nr. 132, 06.12.1985-30.06.2012

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

Efterfølgende undersøgelse er foretaget.

Af indledningen til CIR nr. 132 af 06.12.1985 fremgår:

"Som led i regelsaneringsarbejdet har ministeriet fundet det formålsjensligt 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)".

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 sikringsforanstaltninger.
- B. Den ændrede formulering i stk. 5 præciserer, at statskassen alene betaler etablering og forbedring af sikringsforanstaltningerne 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 kørebanel 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 sikringsforanstaltninger.

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 motor køretøjer, men f.eks. at sikre de svage trafikanter med cykelstier og fortove.

Der er i perioden fra 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 offentliggjort tekstmæssige ændringer eller administrationspraksis i CIR nr. 132 af 6. december 1985.

Til enkelte af de anførte punkter følgende supplerende bemærkninger:

Ad pkt. B – Udviklingen i den almindelige færdsel.

Der er i CIR nr. 132's gyldighedsperiode fra finansloven via Vejdirektoratet og statsbanerne sket forbedringer i ca. 150 overkørsler på statsbanenet.

Ad pkt. C – sikkerhedsforanstaltninger i nye overkørsler foranlediget af nye veje.

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

"Der skal 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 gennemgang af krydsningsloven omtales en afgørelse af ministeriet i juni 1933, at der ved anlæg af nye overkørsler, som følge af ny vej på bestående baner ikke kan ydes tilskud af krydsningsmidlerne til eventuelle sikringsforanstaltninger til disse.

Ved en ny overkørsel foranlediget af baneforlægning ydes der ikke tilskud fra krydsningsmidlerne.

Af krydsningslovens § 4-udvalget er 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 uafhængigt af eksisterende overkørsler, idet andre hensyn har gjort, at statslige midler helt eller delvis har afholdt udgifterne til sikkerhedsforanstaltninger.

Hvem der betaler for sikkerhedsforanstaltninger i ny overkørsel beror i mange tilfælde gerne på en forhandling.

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 trafikflastet, 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 udvikling 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 barriere, fjernes, hvilket er trafikikkerhedsfremmende for det vejnet, der bliver trafikflastet af den hidtidige omvejskørsel, samt den hidtidige jernbaneoverkørsel. Staten har også i flere tilfælde ved en ny overkørsel, hvor der nedlægges en anden overkørsel, hvis sikkerhedsforanstaltninger inkl. styreenhed stod for udskiftning, afholdt udgifterne til den nye overkørsels sikkerhedsforanstaltninger. Når der i CIR nr. 132 pkt. 46 anføres: "Efter gældende praksis har staten ikke betalt disse sikkerhedsforanstaltninger, hvis sikring er gjort nødvendig, fordi der er tale om et nyt kryds, forsåget f.eks. af et nyt vejanlæg over banen osv.", har gældende praksis efter cirkulærets udsendelse d. 06.12.1985 ikke været entydig ved de få projekter, der har været, idet forudsætningerne har været meget forskellige, således har staten betalt sikkerhedsforanstaltningerne efter en pro á contra vurdering af trafikikkerheden for det aktuelle vejnet.

Ad pkt. D - Væsentlig udvidelse af eksisterende vej, så den kan sideslilles med en ny vej.

Der erindres ikke at have været den type projekter i CIR nr. 132's gyldighedsperiode.

Ad pkt. E - anlæg af nye cykelstier/fortove af hensyn til vejens kapacitet.

Der erindres ikke at have været den type projekter i CIR nr. 132's gyldighedsperiode.

Ad. Pkt. F - nye anlægsarbejder, der ikke kan sideslilles med anlæg af nye veje eller ikke forøger kapaciteten.

I henhold til CIR nr. 132 afholder staten, for den type projekter udgifterne til forbedring af sikringsforanstaltningerne. Dette er også i overensstemmelse med krydsningslovens regler fra 1933, 1949/50-reglerne og 1993-reglerne om en vejs tværprofil skal føres uændret igennem en overkørsel. Overkørselsejeren skal tilpasse sikringsforanstaltningerne i fornødent omfang.

Efterfølgende er den type projekter i CIR nr. 132's gyldighedsperiode.

1	Jernbaneoverkørsel nr. 5 for Thistedvej i Nørresundby Thistedvej blev oprustet vejteknisk og æstetisk uden at vejen fik øget kapaciteten ved ændringer af vejtærnsnit. Af de trafikikkerhedsfremmende foranstaltninger for vejtrafikens krydsnings igennem overkørslen blev der etableret midterhelle 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° 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.
Fejl	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 – også i relation til sikkerhedsforanstaltningerne.</p> <p>Overkørslen skulle fungere som eneste adgang til Danish Crown med lastvogne. Disse køretøjer skulle primært flyttes fra jernbaneoverkørsel 360 for Struervej.</p> <p>Det nye vejanlæg blev udført med midterhelle for opstilling af vejsignaler samt ny dobbeltrettet cykelsti.</p>
Fejl	<p>Banedanmark ville ikke betale for de nye sikkerhedsforanstaltningerne i den få meter flyttede overkørsel, som ikke kunne betragtes som ny.</p> <p>Ombygningen var både for ovk. 361 og 360 (trafikafstning) en betydelig trafikikkerhedsfremmende foranstaltning for både vej- og togtrafik.</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 igennem den dobbeltsporede overkørsel af vejrumsestetiske 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 udgifter til ændring af overkørselsbelægning og sikkerhedsforanstaltninger, herunder nye stibomme, som følge af lange spærretider.</p>
4	<p>Jernbaneoverkørsel nr. 83a for Sivestedvej vest for Kolind Station</p> <p>Kommunen og amtet ønskede en forlægning af den eksisterende overkørsel for Sivestedvej/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 langt højere trafikikkerhedsfremmende standard med midterhelle, hvor der blev opstillet vejsignaler samt stianlæg i begge sider af vejen.</p> <p>Banedanmark krævede, at amtet betalte sikkerhedsforanstaltningerne, hvilket amtet var utilfreds med, da de eksisterende sikringsforanstaltninger var</p>
Fejl	

5	<p>udjente 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. Dette var bl.a. et led i forbedrede tilkørselsforhold til området nord for banen og til Skødstrup station</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 tættere på Århus.</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 cykelstiforlov i begge vejsider.</p>
Fejl	<p>Årsdgnstrafikken steg fra ca. 1600 køretøjer til ca. 2000.</p> <p>Banedanmark ville ikke betale for ændring af sikkerhedsforanstaltninger</p> <p>Ombygning af overkørslen kan relateres til punkterne B, F og G i henhold til CIR nr. 132.</p>
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 banestrækning er beliggende meget tæt på hinanden, hvilket til tider betyder store trafikafviklingsproblemer.</p> <p>Overkørselsanlæggene er kombineret med gadesignalanlæggene således, at overkørselsanlæg og gadesignalanlæg er sammenhængende.</p> <p>Århus Kommune og Havnen har i de senere år foretaget betydelige trafikikkerhedsfremmende vejombbygninger for de krydsende veje af banen.</p> <p>Udgiftfordelingen mellem vejbestyrelse og Banedanmark har umiddelbart ikke været muligt, at udrede på kort tid for det komplekse ombygningsprojekt.</p> <p>Jernbaneoverkørsel nr. 24 for P. Steffensenvej 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 ændrede sikkerhedsforanstaltninger, herunder stibomme.</p>
Ukendt	
7	
OK	

8	Jernbaneoverkørsel 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
9	Banedanmark ombyggede sikkerhedsforanstaltninger, herunder etablerede stibomme for fortove samt ny styreenhed. Jernbaneoverkørsel nr. 130 for Århusvej/Søndergade i Grenå Kommunen omprofilerede vejen som et led i en trafikregulering med midterhelle og cykelstier OK
	Fortov/cykelsti blev ændret til en mere vinkelret krydsning. Banedanmark moderniserede sikkerhedsforanstaltningerne og supplerede med stibomme.

For de projekter markeret med "fej" har Banedanmark ikke haft lovmæssige grundlag for at afvise at betale. Ved afgørelserne har Banedanmark ikke sat dem i relation til CIR nr. 132 og der er ikke henvist til klagevejledningen i lovgivningen.

Ad. Pkt. G – bomsikring af svage trafikanter på cykelstier og fortove.

Stisikring med bomme, som DSB/Banestyrelsen/Banedanmark har afholdt udgifterne til i CIR nr. 132's gyldighedsperiode.

Ministeriet har truffet følgende afgørelser og beslutninger om sikring af bløde trafikanters færdselsarealer med automatiske stibomme.

Skanderborg – Skjern	Ovk. 355 i Hammerup	1997
Struer – Thisted	Ovk. 268 i Thisted	1997
Århus – Grenå	Ovk. 202 i Hjortshøj	1997
Esbjerg – Skjern	Ovk. 119 i Esbjerg	2004
Holstebro – Vejb	Ovk. 355 i Holstebro	2004
Herning – Holstebro	Ovk. 56 i Vildbjerg	1993

Endvidere sikring af følgende stianlæg:

Bramming – Tønder	Ovk. 11 i Sejstrup	1995
	Ovk. 37 i Ribe	2011
	Ovk. 81 i Skærbæk	2011
	Ovk. 106 i Bredebro	2011

Århus – Grenå	Ovk. 130 i Tønder	2011
Esbjerg – Varde	Ovk. 128a i Grenå	2005
	Ovk. 145 i Varde	2005

Banedanmark har ikke betalt for stisikring:

Svendborgbanen	Ovk. 19 i Odense S	2004
Skjern – Herning	Ovk. 272 i Skjern	1996

Herudover har Banedanmark betalt for stisikring ved eksisterende eller forlagt sti dvs. mindre anlægsarbejde af sti til mere vinkelret krydsning i følgende overkørsler (hvilket ikke er udrømmende):

Grenåbanen	Ovk. 226a i Århus
Skanderborg – Silkeborg	Ovk. 192 i Skødstrup
	Ovk. 14 i Alken
	Ovk. 23 i Ry
Svendborgbanen	Ovk. 46 i Svejlbæk
	Ovk. 120 i Svendborg

Sammenfattende har Banedanmark kun ved to stianlæg fraveget CIR nr. 132 i henhold til de oplysninger, der har kunnet fremskaffes fra vejbestyrrelser, Banedanmark, aktindsigt m.m.

Privatbanerne/Vejdirektoratet

Angående privatbanerne er der, ved de af Vejdirektoratet ejede overkørselsanlæg, bomsikret nye eller ombyggede stianlæg i 37 overkørselsanlæg.

Herudover er eksisterende stianlæg i 70 overkørselsanlæg blevet sikret med automatiske bomme.

Carl Dixen Pedersen
Konsulent

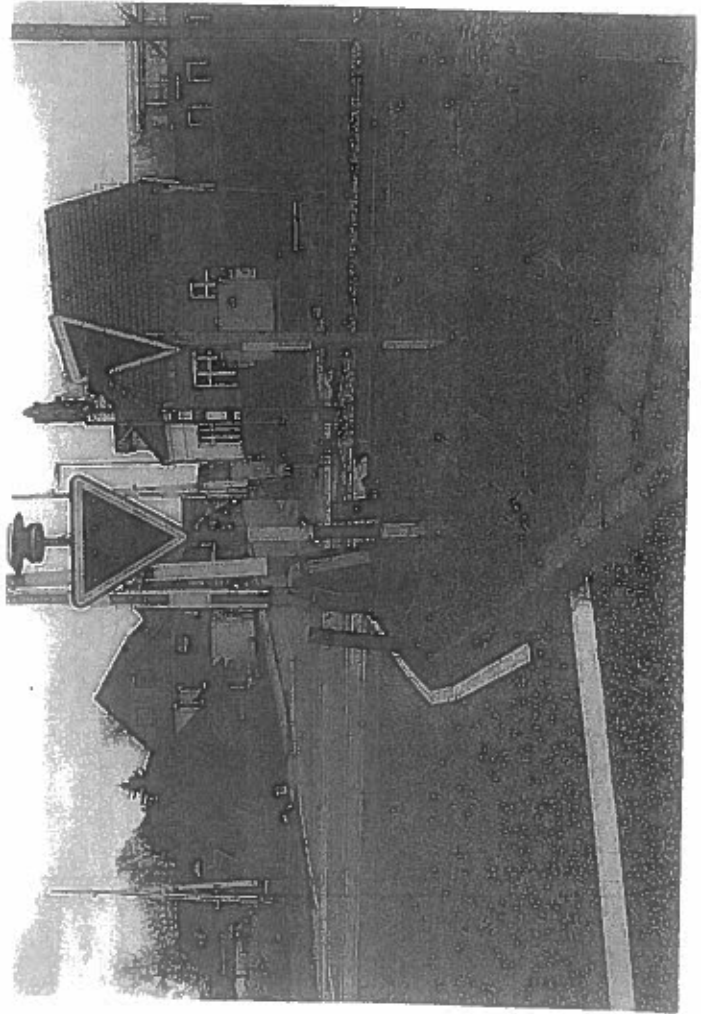
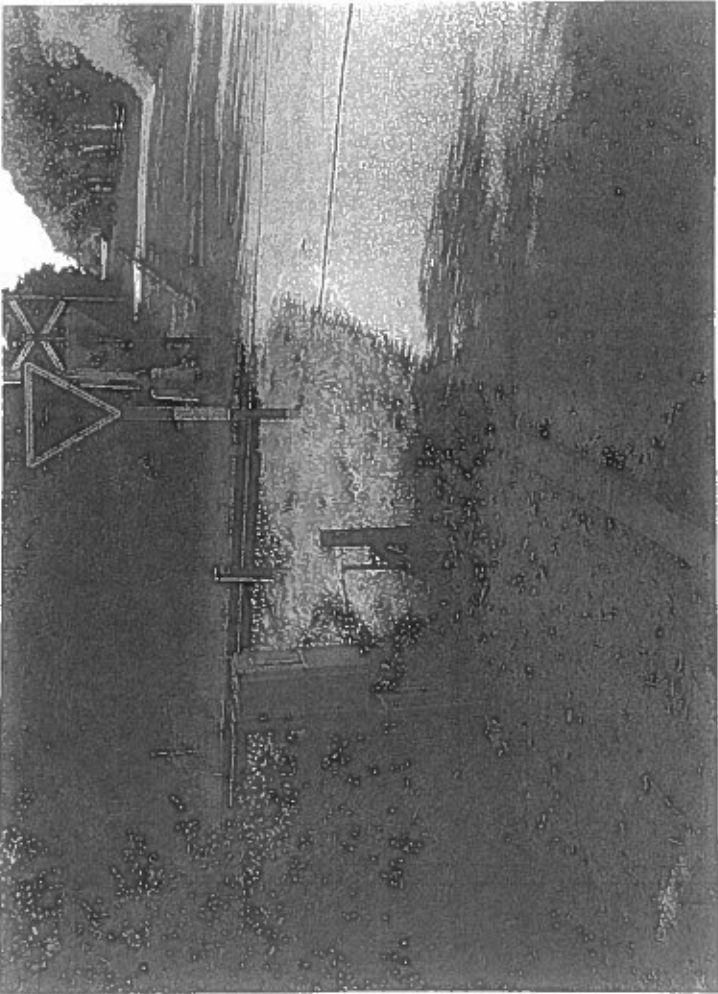
R E F E R A T
af
udvalgets 733. møde
2/3 1958

Derefter forelagdes Thisted amtsudvalgs indstilling om at der af krydsningsfonden ydes et fast tilskud på 400 000 kr. til en forlænging af landevejen Thisted-Vorupør i Sjørring, nedlægning af den eksisterende overkørsel for nævnte vej nord for Sjørring, forlægning af bivejen Næstrup-Sjørring i Sjørring til en ny overkørsel til erstatning for den eksisterende overkørsel for landevejen i Sjørring (nr. 235), hvilken overkørsel sikres ved lyssignal og klokkesignal og omdannelse af overkørslen nr. 234 for Næstrupvejen til en fodgængerovergang sikret ved lyssignal med klokkesignal, idet lyssignalerne med klokke betales af statsbanerne, og der ydes vejfondstilskud til vejforlægningen.

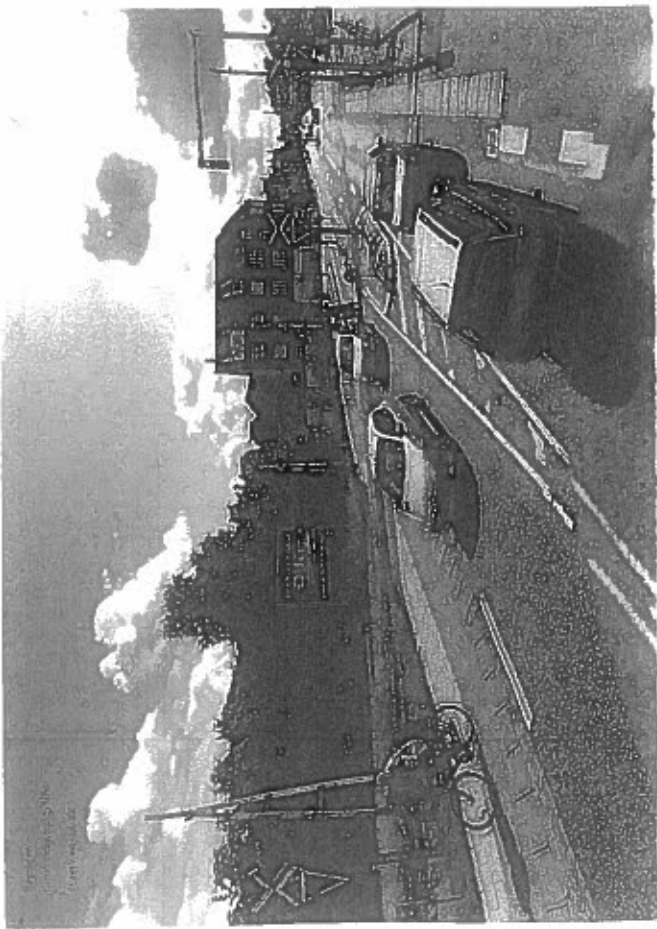
Det vedtoges at tiltræde amtsudvalgets indstilling.

R E F E R A T
af
udvalgets 757. møde den
18. marts 1964.

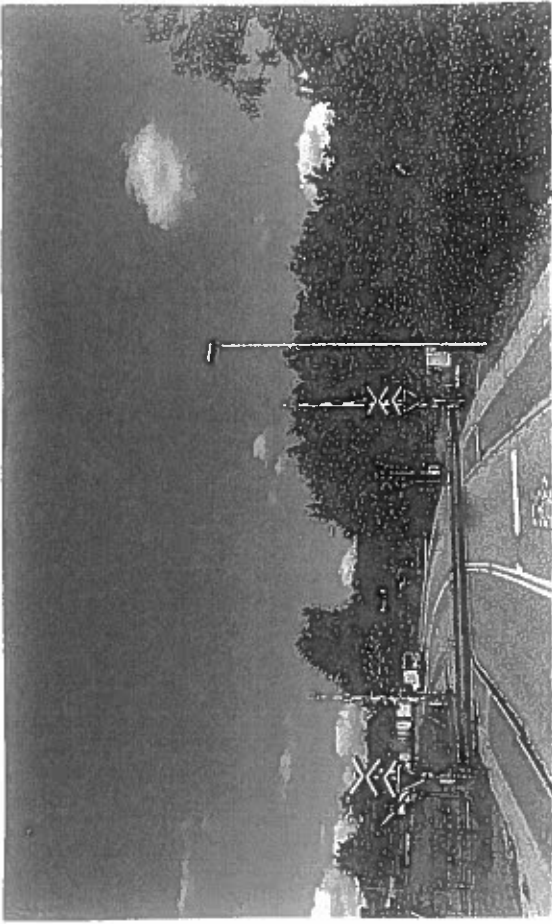
På forespørgsel af fru Hasner bekræftede Kung, at der på nuværende tidspunkt ikke er tale om begrænsninger i kommunerefusionen for 1964/65, således at det tidligere af udvalget be-
sværet halvbomanlæg ved cvk. nr. 224 på banestrækningen Roskilde-Kalundborg nu skulle kunne etableres, idet Rørby kommune kan få normal refusion af sine udgifter til nødvendig vejvidelse i forbindelse med halvbomanlægget.



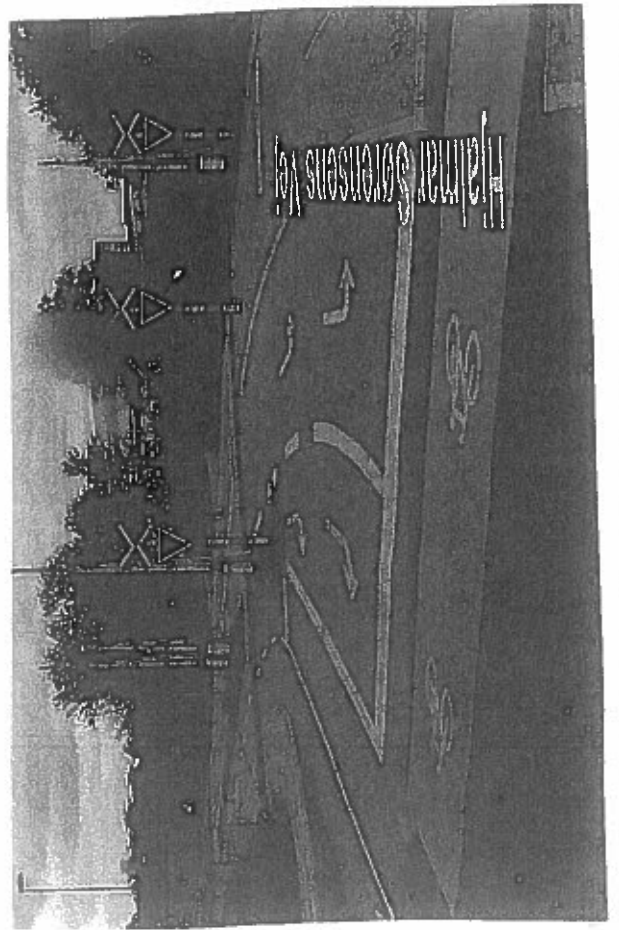
Ovk nr 5 for Thistedvej i
Nørresundby



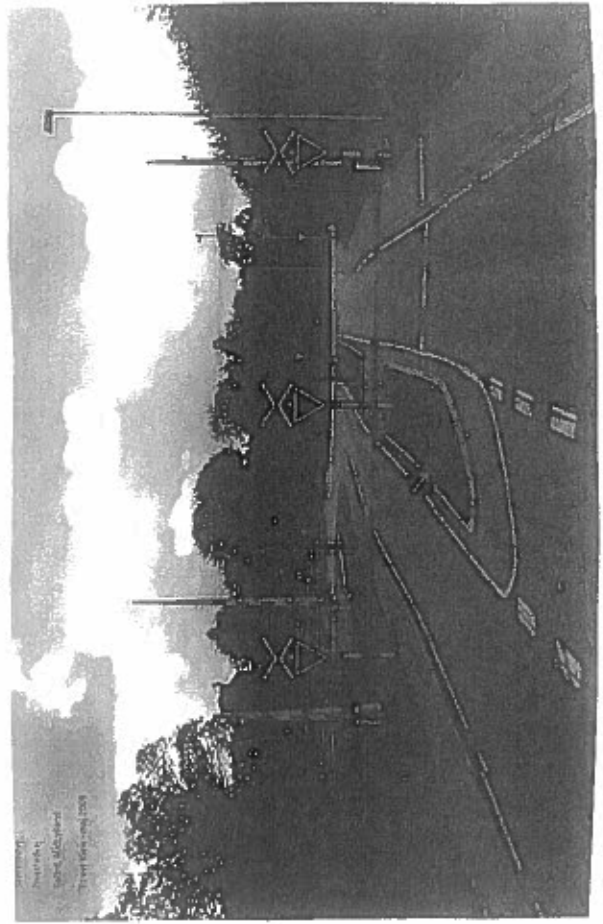
Ovk nr 194 for Stationsvangen
Skedstrup



Ovk nr 361 for Hjalmar Sørensenvej
Holstebro



Ovk nr 83a for Siveslodvej
Køllind



Notat

20.01.2015

Udkast til høringsforslag til jernbanelov, 22.12.2014

9 "Spærretidens betydning for antallet af ulovlige krydsninger og uheld ved jernbaneoverskæringer – et litteraturstudium" ved firmaet Trafitec.

Konklusion

I § 62 foreslås følgende tilføjet:

"Spærretiden bør specielt ved standsningssteder med perron være kortest muligt ved etablering af perron på begge sider af vejen, ved kun en perron mellem tændsted og vej magasineres tændingen således, at overkørselsanlægget aktiveres efter passagerudveksling, hastighedsafhængig tænding, hydrauliske bomdrev med mulighed for hurtig oplukning etc."

Med henvisning til ovenstående litteraturstudium er konklusionen:

"Umiddelbart peger dokumentationen på, at spærretiden før togpassage optimalt bør være i omegnen af 15-40 sekunder afhængig af antal spor på banen, vejens stigningsforhold samt reguleringsmåde for at få så få ulovlige krydsninger og uheld som muligt."

Ud over reduktion af spærretiden, før togpassage, er det påvist, at følgende tiltag kan reducere frekvensen af ulovlige krydsninger.

- Rød-gul-grøn lyssignaler
- Midterrabatter
- Automatisk fotobaseret trafikkontrol
- Intelligente advarselstavler om to tog i samme spærretid
- Undervisning
- Kampagner
- Politikontrol

I "Forslag til Lov om offentlige veje m.v." fremsat d. 8. oktober 2014, er der sat betydelig fokus på trafikafvikling og fremkommelighed for vejtrafikken.

Dette er der ikke i nærværende høringsforslag til jernbanelov for vejtrafikken igennem jernbaneoverkørsler.

Det bør der være.

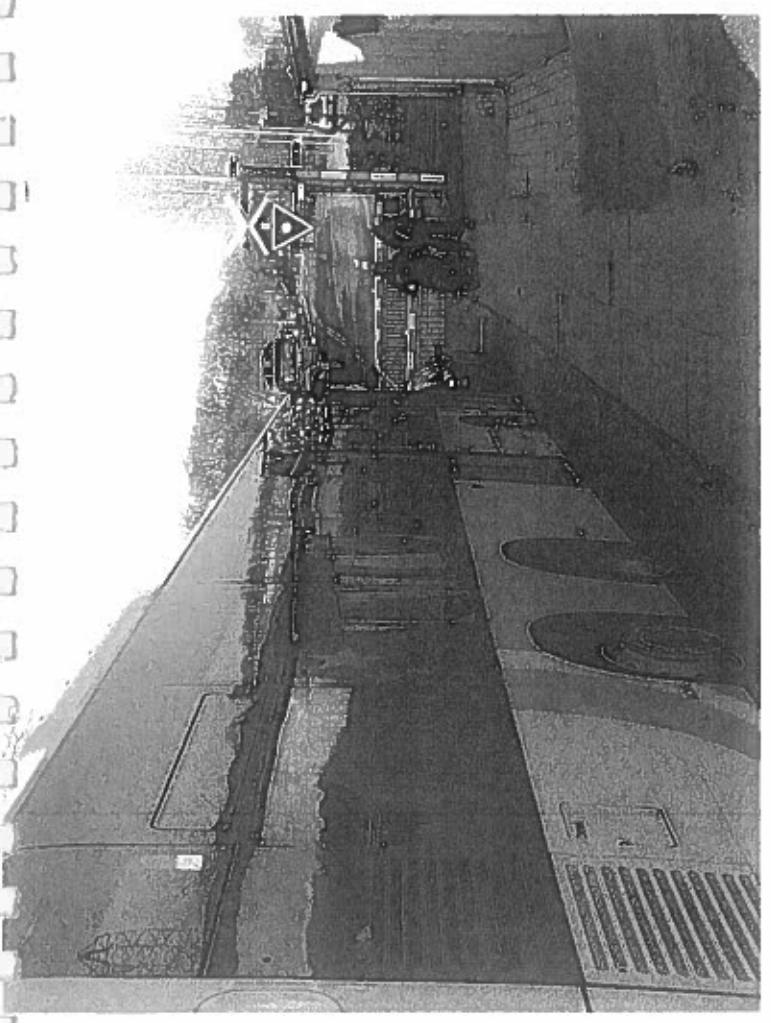
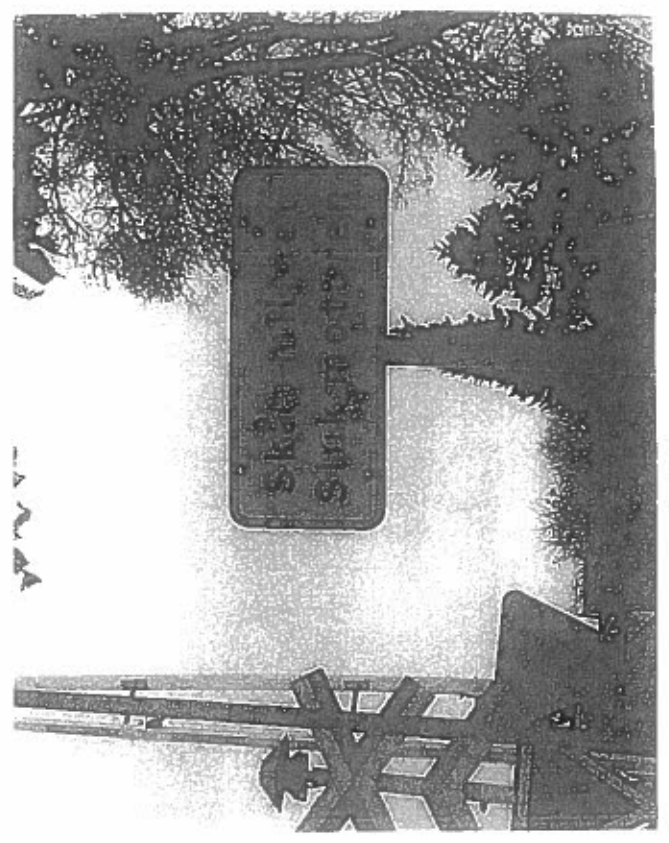
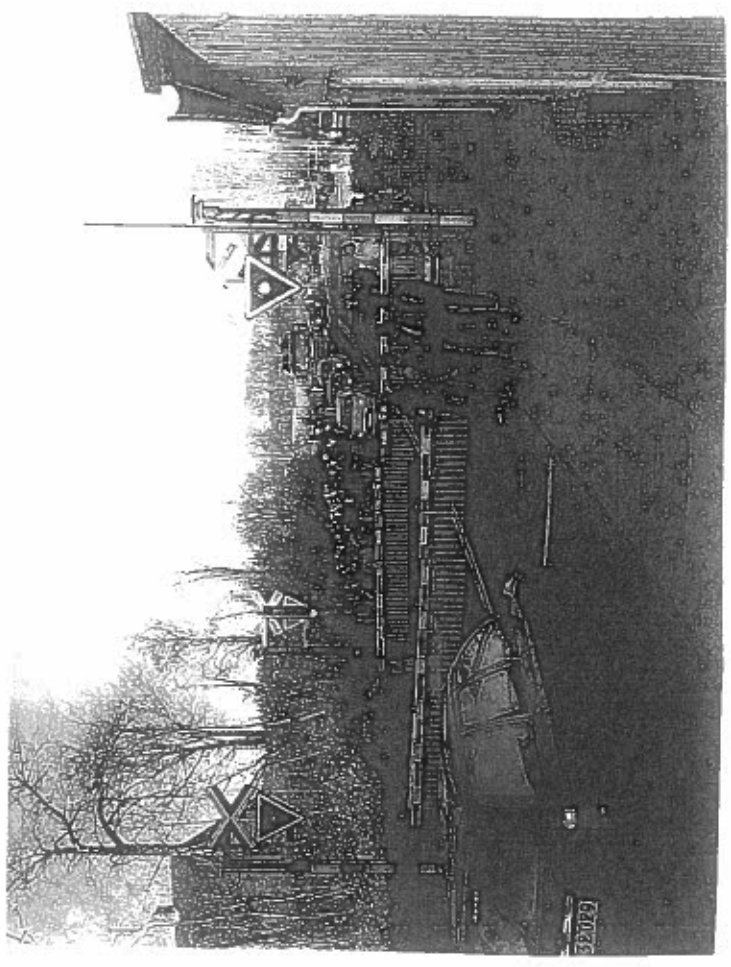
Spærretidslængden anses for den mest farlige sikkerhedsrisiko i overkørsler.

I "Regler for sikring af jernbaneoverkørsler åbne for almindelig færdsel", juni 1993, foreløbig udgave, er der om spærretiden for vejtrafikken anført følgende:

- Som dimensionsgivende togtype skal benyttes den mest anvendte.
- Hvor der er stor forskel mellem plantogenes højeste og laveste hastighed bør der etableres hastighedsafhængig tænding, som minimerer de ellers forøgede ventetider for vejtrafikanterne.
- Ved banestrækninger med høj togintensitet kan en rationel trafikafvikling af tog medføre ventetider for vejtrafikanterne længere end to gange togkrydsning. Der må ved disse overkørsler for vejtrafikken foretages en nøje trafiksikkerhedsmæssig, trafikafviklingsmæssig og trafikøkonomisk vurdering. Denne vurdering kan resultere i en anbefaling af, at overkørslen gøres niveaufri.
- Hvor station eller standsningsted er beliggende mellem et overkørselsanlæg og det automatiske tændsteds placering har infrastrukturforvalteren ansvaret for, at det i forbindelse med standsende tog skal være teknisk muligt, at tænding af overkørselsanlæg først sker umiddelbart inden afgang fra station eller standsningssted.
- Hvor der ved en overkørsel i forbindelse med station kan foretages togkrydsning eller banestrækningen er dobbeltsporet, må den samlede ventetid for vejtrafikanterne som hovedregel ikke være mere end to gange en enkelt togpassage, skal funktionen bilisttid sikre, at ventende vejtrafikanter har mulighed for at passere overkørslen.

Carl Dixen Pedersen

Konsulent



Notat

20.01.2015

Udkast til høringsforslag til jernbanelov, 22.12.2014

10 Trafiksikkerhed

I § 62 synliggøres ikke trafiksikkerhedsfremmende foranstaltninger.

I forbindelse med påbegyndelsen sidst i 1990'erne af en modernisering af overkørselsanlæg, godkendte ministeriet, at alle færdselsretninger mod overkørslen blev sikret med automatiske bomme.

Det foreslås tilføjet i § 62:

"Alle færdselsretninger mod en overkørsel sikres med automatiske bomme"

Endvidere bør der i § 62 tilføjes for at tydeliggøre ansvarsforholdene:

*"Infrastrukturforvalteren har ansvaret for de vejvendte sikkerhedsforanstaltninger.
Vejmyndigheden har ansvaret for den krydsende vej i henhold til vejlovgivningen"*

Carl Dixen Pedersen

Konsulent

Notat

20.01.2015

Udkast til høringsforslag til jernbanelov, 22.12.2014

Bemærkninger til lovforslagets enkelte elementer

I bemærkninger til § 62 anføres bl.a.:

”Udgifter til ændringer i anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørsler, der ikke kan henføres til et anlægsprojekt på enten vej- eller banenettet afholdes af infrastrukturforvalteren, der som ansvarlig for sikkerheden i niveauoverkørsler skal sørge for, at niveauoverkørslen lever op til gældende sikkerhedskrav.

En sådan ændring vil typisk være tilfældet, hvor infrastrukturforvalteren selv vurderer, f.eks. som følge af den almindelige udvikling i vejtrafikken, at yderligere anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørslen er påkrævet”

Dette giver anledning til følgende spørgsmål:

1. Hvad er gældende sikkerhedskrav?

Hvad sættes disse sikkerhedskrav i relation til

- vejtrafikkens størrelse og sammensætning
- vejens standard
- vejens trace
- de nuværende sikkerhedsforanstaltninger
- den enkelte spærretid
- den samlede spærretid i løbet af et døgn
- togintensitet
- toghastighed
- sikkerhedsforanstaltningernes manglende korrekte placering i vejprofilet
- manglende fokusering af signaler
- osv.

2. Hvornår medfører den almindelige udvikling i vejtrafikken, at yderligere anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørsler er påkrævet?

1. Udviklingen i trafikarbejdet med danske motorkøretøjer sammenholdt med udvikling i antal dræbte og tilskadekomne fremgår af bilagene til nærværende

Til trods den almindelige udvikling i trafikken, har der været en stor stigning i trafikarbejdet fra 1930, hvor krydsningsloven blev vedtaget, har der fra først i 1970'erne været et meget stort fald i antal dræbte og tilskadekomne.

Det store trafiksikkerhedsfremmende arbejde, der i mange sammenhænge har været udført, har været en meget stor succes. Dette har også været trafiksikkerhedsfremmende for jernbaneoverkørsler med eller uden overkørselsanlæg.

2. Trafiksikkerhed de seneste 25 år

I bilagte artikel fra Trafik & Veje, Dansk Vejtidskrift "Trafiksikkerhed i de seneste 25 år" er beskrevet alle de initiativer, der er taget for at opnå det flotte resultat, der er tydeliggjort i nærværende "pkt. 4".

3. Uheld ved jernbaneoverkørsler

Vejdirektoratet foranlediger i samarbejde med firmaet Trafitec udarbejdelse af rapporten "Uheld ved jernbaneoverkørsler – Udvikling og opdeling på sikringsform", marts 2009.

Rapportens hovedformål var, at undersøge den sikkerhedsmæssige effekt af de moderniseringer, der blev påbegyndt i 1998 af overkørselsanlæg ved privatbanerne.

En modernisering vil sige, at den relæbaserede styreenhed for overkørselsanlæg med og uden bomme blev udskiftet med fuldelektroniske styreenheder (BUES2000), alle færdselsretninger mod overkørsel sikres med automatiske bomme, vejsignalstander udskiftes til påkørselsvenlige udgaver, vejsignaler og bomdrev genplaceres i vejprofilet i henhold til gældende regler og efter aftale med vejbestyrelsens ønsker.

I perioden 1999-2006 blev der udført 202 moderniseringer, heraf indgik ændring af sikringsform i 52 tilfælde.

Som det fremgår af det bilagte ses effekten på personskader at være en reducere på 68 %, hvilket er særdeles tilfredsstillende.

Det peger i retning af, at den gunstige trafiksikkerhedsudvikling ved jernbaneoverkørsler set i forhold til vejtrafikken generelt i stor grad må skyldes moderniseringen.

Det vil sige sikkerheden forbedres væsentligt, når sikkerhedsforanstaltningerne placeres optimalt i forhold til vejudformning, samt alle færdselsretninger mod en jernbaneoverkørsel sikres med automatiske bomme.

4. Påvirkning af trafikanters adfærd

Ud fra den generelle viden om påvirkning af trafikanters adfærd skal bemærkes følgende, som er trafikikkerhedsfremmende i forbindelse med vejudformninger for vejtrafikanterne, også i relation til overkørselsanlæggets vejvendte sikkerhedsforanstaltninger:

- Vejmiljøet bør være selvforklarende, så trafikanten umiddelbart oplever vejens fordele, trusler og funktion i øvrigt – med andre ord, hvordan man skal køre på vejen.
- Derfor skal veje bygges sådan, at vores forventninger til vejens udformning og funktion bliver bekræftet. Dette indebærer, at vejen skal være udformet i overensstemmelse med åbenlyse generelle principper uden undtagelser.
- Trafikanten, der nærmer sig et vejkryds, forventer med stor sandsynlighed at kunne se krydset og signaler i krydset på tilstrækkelig stor afstand til ikke at blive overrasket af krydset uden at kunne tilpasse sig til de krav som krydset stiller. Jo mere kompliceret et vejkryds eller et trafikmiljø, des længere bør den ideale afstand være for at kunne "aflæse" krydset.
- Hvis en færdselsregel opleves af trafikanterne som unødvendig eller umotiveret, så vil en stor del af trafikanterne begynde at slække på fortolkningen af reglen.
- Når trafikanten oplever at blive holdt tilbage af et rødt signal uden grund, nedbrydes respekten for signalerne.
- Generelt gælder, at en standardiseret fysisk udformning af et vejkryds og dets forskellige dele, gør det lettere for trafikanterne at opnå korrekte forventninger og oplevelser af, hvilke krav krydset stiller.

Med henvisning til afsnit 1 "Udvikling i trafikarbejdet med danske motorkøretøjer, sammenholdt med udviklingen i antal dræbte og tilskadedekomne fremgår af nærværende"

Heraf fremgår, at den almindelige trafikudvikling har nødvendiggjort sikkerhedsmæssig omprofilering af vejanlæg med eksempelvis fortove, cykelsti, bredere kørebaner og mindre anlægsarbejder. Disse anlægsforanstaltninger har nødvendiggjort yderligere sikkerhedsforanstaltninger alt efter om overkørslen har været uden eller med automatiske bomme. Fra først i 1980'erne har staten eksempelvis afholdt udgifter til supplerende af advarselsanlæg med automatiske bomme, hvor ændringer har medført min. to bomme samt udflytning af vejsignaler i relation til færdselslovens forbud mod overhaling, hvilket har medført bredere kørebane.

Disse betragtninger har god sammenhæng med vejlovscirkulæret nr. 132 af 06.12.1985, hvor staten afholder udgifterne til sikkerhedsforanstaltningerne i forbindelse med anlægsarbejder, der ikke kan sidestilles med ny vej.

Endvidere vedlægges bilag 2 angående den positive udvikling i trafikikkerheden også til gavn for jernbaneoverkørsler.

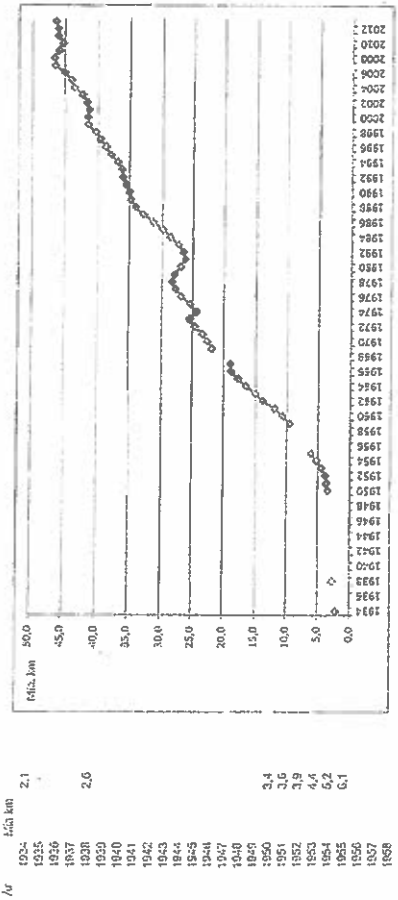
Bilag 3 er en evaluering af den sikkerhedsmæssige effekt af moderniseringer, som bl.a. omfattende reinvestering i ny teknologi og sikring af alle færdselsretninger mod jernbaneoverkørsler med automatiske bomme.

Carl Dixen Pedersen

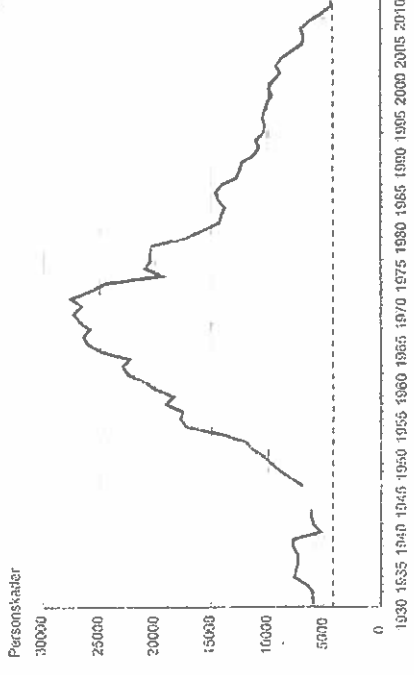
Konsulent

Udvikling i det nationale trafikarbejde med danske motor/køretøjer 1934 - 2013

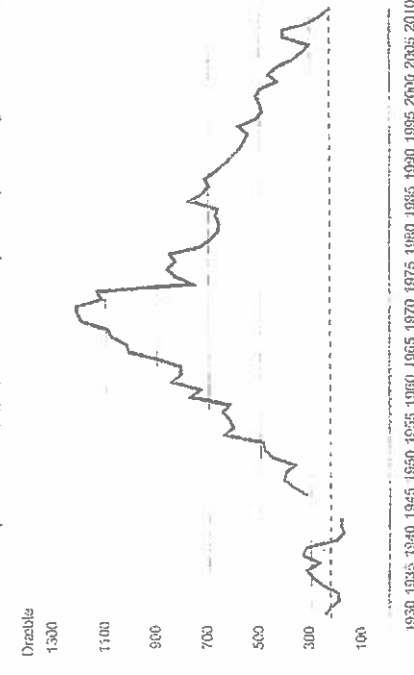
Vejforskningscenteret, Trafikstatistikafdeling, Udviklingsrapport oktober 2014/FCLC



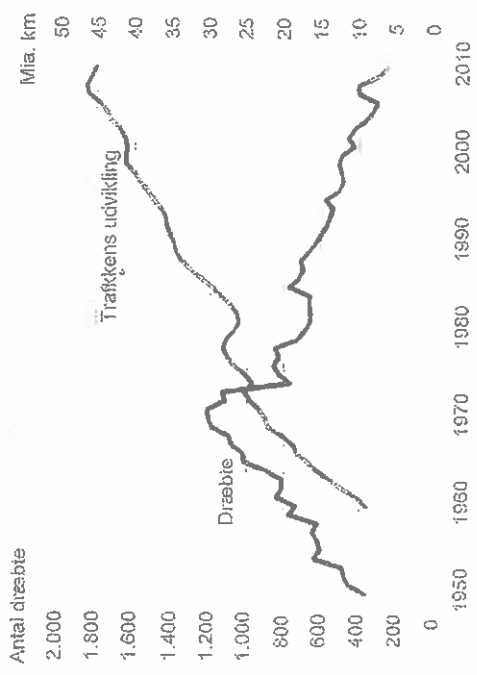
FIGUR 2 Antal dræbte og lilskadekomne 1930-2011 (Kilde: 1930-2002 Danmarks Statistik). Den stiplede streg markerer 2011.



FIGUR 3 Antal dræbte 1930-2011. (Kilde: 1930-2002 Danmarks Statistik). Den stiplede streg markerer 2011.



Figur 8.1 Trafikkens udvikling, samt udvikling i antal dræbte på hele vejnettet, 1950 - 2010



Trafiksikkerhed de seneste 25 år

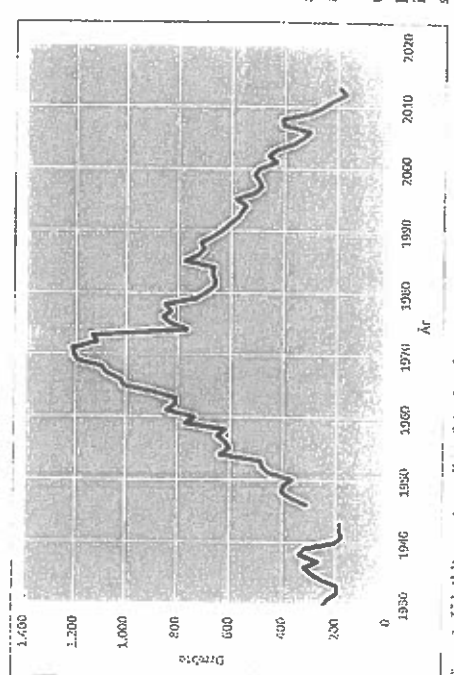
De seneste 25 år er antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken mere end halveret. Det er ikke sket af sig selv. Der er arbejdet målrettet på at forbedre trafiksikkerheden. Ingen enkelt person eller enkelt institution kan tage æren herfor. Indsatsen er leveret af lidsjæle fra forskellige platforme.



Lene Hornum, M.Sc., fra Trafikale.dk

Som det fremgår af figur 1, toppede antallet af dræbte i trafikken omkring 1970. Efter krigen kom der gang i økonomien. I 1953 kom den første motorvej, og der var fri hastighedsgrænser. 1.50'erne og de "glade 60'ere" steg antallet af personbiler drastisk. Der bredt bl.a., at der kom mange "nye" bilister ud på vejene. I 1973 var antallet af personbiler steget til 1.230.000. I 1974 indførte man faste hastighedsgrænser på grund af oliekrisen, og i 1976 indførte man tvungen brug af sikkerhedssele. Udviklingen i antallet af trafikdræbte vendte og har i det store billede været faldende lige siden.

I løbet af de seneste 25 år fra slutningen af 80'erne til i dag - er antallet af dræbte i trafikken faldet fra et niveau på lidt over 700 til lidt under 200 om året. Tilsvarende er antallet af tilskadekomne i trafikken faldet fra et niveau på næsten 15.000 til omkring 4.000.



Figur 1. Udviklingen i antallet af dræbte fra 1950 til 2013.

Handlingsplaner, konkrete mål og puljemidler
For 25 år siden (1988) udkom Færdselsikkerhedskommissionens grønne betænkning nr. 1157: Færdselsikkerhedspolitisk handlingsplan. Der blev opstillet en konkret målstrategi for en 12-årsperiode: antal dræbte og tilskadekomne skulle reduceres med 40 - 45% inden år 2000. Målsætningen blev fulgt op med tre handlingsprogrammer med i alt 32 færdselsikkerhedsmæssige foranstaltninger rettet imod:

- a) Kørevejers indretning og udstyr
- b) Påvirkning af trafikanternes adfærd til en mere trafiksikler adfærd gennem uddannelse, information, kontrol og ændrede færdselsregler
- c) Ændring af vejene og vejenes omgivelser.

Halvdelen af foranstaltningerne skulle iværksættes som led i det sætslige færdselsikkerhedsarbejde, mens den anden halvdel skulle iværksættes som led i det lokale færdselsikkerhedsarbejde (som på daværende tidspunkt blev udført i ams- og primærkommuner). Den årlige samfundsmæssige udgift til gennemførelse af alle 3 programmer blev estimeret til ca. 1,6 mio. kr., som blev halvt op imod de sparede omkostninger til forbyggede færdselsuheld på ca. 3,2 mio. kr. Der var altså tale om en samfundsmæssig rigtig god forretning, hvilket naturligvis var et stærkt argument.

Hermed var der skabt en model for periodiske handlingsplaner med konkrete målstrategier, som har dannet ramme for de seneste 25 års trafiksikkerhedsarbejde både nationalt, regionalt og lokalt.
Anticrime og en stor del af kommunernes udtænkte deces egne lokale handlingsplaner, og de har spillet en væsentlig rolle i trafiksikkerhedsarbejdet frem mod de opstillede mål.

Ved udgangen af 2000 kunne man



Figur 2. Den grønne betænkning fra 1988 og de to følgende nationale handlingsplaner har dannet ramme om de seneste 25 års trafiksikkerhedsarbejde.

konstatere, at antallet af dræbte og tilskadekomne var reduceret med knapt 30%. Et flot resultat selv om målet på 40% jo ikke var helt opfyldt. Men arbejdet med periodiske handlingsplaner og konkrète målstrategier fortsatte.

I 2000 kom en ny 12-års plan med titlen "Hver ulykke er én for meget - usikkerhed starter med dig". Man satte sig igen et ambitiøst mål om, at der ved udgangen af 2012 højst måtte være 300 dræbte og 2443 hårdt kvæstede på de danske veje svarende til en samlet reduktion på 40%.

Målet blev opfyldt.
Den seneste nationale handlingsplan "Hver en ulykke er én for meget - et jules ansvar" kom i 2013 og gælder frem til 2020. Denne gang er målet, at der i 2020 maksimalt skal være 120 dræbte, 1.000 alvorligt tilskadekomne og 1.000 lettere tilskadekomne.

Handlingsplanerne har sat skitende fokus på specifikke temaer for en indretning af veje. Det drejer sig eksempelvis om høj hastighed, spritkørsel, uopmærksomhed, cykeltulykker, fodgængerulykker, ældre trafikanter, unge bilister, manglen på sebjørge og manglende brug af hjelm blandt tohjulede etc. Sideblønde har Trafikale-jerne været særret medvirkende til, at en række trafiksikkerhedsinitiativer er blevet ført ud i livet.

Udviklingen af metoder og ny viden
Mange forskellige metoder er udviklet og sat i brug i løbet af årene. Der er naturligvis ikke muligt at nævne dem alle. I det følgende nævnes nogle af de mest markante aktiviteter som har haft stor betydning for trafiksikkerhedsarbejdet de seneste 25 år:

Der er siden 1960'erne bygget en del omfartsveje i Danmark. Alene i perioden fra 1980 til 1994 blev der åbnet 130 omfartsveje dels for at øge fremkommeligheden for landet.

I 1990'erne blev der lavet Miljøprioriterede gennemfarter i 21 byer på statsvejnettet, og i årene, der fulgte, blev trafikligning med brug af fysiske virkemidler til færdreduktion udbredt til både amtsveje og kommuneveje i hele landet.

Elementerne til færdreduktion blev videreudviklet. Det gælder f.eks. vejbygningsarbejde. Der blev lavet forskning med forskellige udførelsesformer af vejbygningsarbejde, som overholdt den skilte hastighedsgrænse, ikke skulle straffe ved passage af bumpet. Ud fra ISO standarder fandt man en acceptabel grænseværdi for lodret acceleration, der sikrede, at der ikke var sundhedsproblemer ved genbrug af bump. På den baggrund blev udtænkt et vejbygningsarbejde med anvendelse af bump, som skulle designes svarende til den aktuelle hastighed fra 20 op til 50 km/t. Der blev også lavet forskning med forskellige afstande mellem bumpene. Formålet var at finde frem til den maksimale afstand mellem færdreduktioner, hvor den aktuelle hastighedsgrænse kunne forventes overholdt på strækningen. Anbefalingerne blev indarbejdet i vejregulering.

Der blev udviklet idekataloger for færdreduktion på statsvejnettet og uden for byer. At hastigheden generelt havde stor betydning for trafiksikkerheden, var forskerne ikke i tvivl om. De havde vidt om de mange undersøgelser, som dokumenterede dette faktum. Men der var ikke helt nemt at overbevise politikerne, som jo selvfølgelig også havde andre punkter på dagsordenen og trafiksikkerhed. Der gik derfor lang tid, før ideen om *antennemæssige færdreduktioner* blev sat i gang.



Figur 3. Forsøget med Miljøprioriterede gennemfarter (EVIIL-projekterne) blev en succes og fik stor betydning for trafiksikkerhedsarbejdet i årene, der fulgte.

4. "Regler for sikring af jernbaneoverkørsler åbne for almindelig færdsel" foreløbig udgave, juni 1993.

Reglerne har været igennem flere høringer tilsvarende vejregler, er udarbejdet af DSB/Vejdirektoratet. Reglerne er aldrig blevet approberet.

Om vejens tværprofil er reglen:

"Bredden af den krydsende vejs tværprofilelementer – kørebane, rabat og eventuelt cykelsti og fortov – bør ikke reduceres igennem jernbaneoverkørsel. Fortov og cykelsti må ikke ophøre umiddelbart før en jernbaneoverkørsel, således at de bløde trafikanter ledes igennem overkørslen ude på kørebanen"

5. Sikkerhedsforanstaltningerne blinksignal m.v. på vejen uden for jernbaneoverkørselens nærmeste skinne eller overkørselsbelægning, hvor vejbestyrelsen og vejmyndigheden har ansvaret for vejsikkerheden.

Ved projekter, der omfatter f.eks. baneanlæg og vejanlæg (sammensatte anlægsprojekter), er det uden betydning for ledningsejerens betalingspligt, hvilken del af projektet, der har medført, at der må foretages arbejder på ledningen. Det fremgår af Højesteretsdom UFR 2007.3009.H(Flintholmdommen).

Vejbestyrelsen/vejmyndigheden kan i henhold til vejlovens § 106, således kræve i forbindelse med et anlægsarbejde på vejen, at overkørselsanlæggets ledninger inkl. sikkerhedsforanstaltningerne, der er placeret i vejens tværprofil flyttes uden udgift for vejbestyrelse/vejmyndighed i fornødent omfang.

Høringsudkast til forslag til jernbanelov af 22.12.2014

12 §§ 78 og 79 Indberetning og sikkerhedsrapporter

Konklusion

Der foreslås følgende tilføjelse til § 79:

"Trafikstyrelsen og vejmyndighederne udarbejder i fællesskab en årlig rapport, hvoraf det fremgår for den enkelte overkørsel, hvilke uheld der er sket som følge af overkørselens tilstedeværelse"

Bemærkninger:

Indberetninger i henhold til § 78 til Trafikstyrelsen er ikke fuldt ud dækkende for de uheld, der sker foranlediget af en jernbaneoverkørsel i niveau, specielt de uheld der sker på den krydsende vej.

Det er eksempelvis påkørsel af sikkerhedsforanstaltningerne vejsignalmast og bomdrev, bagendekollisioner, cyklister der vælter i skinner etc.

Bilag 1 er fra Færdselssikkerhedskommissionens nationale handlingsplan 2013-2020, hvor der sættes fokus på "Bedre ulykkesdata er en forudsætning":

"Systematisk landsdækkende registrering og brug af skadestuedata som supplement til politiets mere detaljerede oplysninger vil give et bedre beslutningsgrundlag – nationalt som lokalt – og styrke det danske trafiksikkerhedsarbejde"

Der er således lagt op til bedre uheldsdata.

Bilag 2 er fra Vejdirektoratets årlige fejlstatistik, hvoraf fremgår bl.a. uheld ved påkørsler af sikkerhedsforanstaltninger signalstander, bomdrev og bomme. Oplysninger fremkommer fra installatørernes reparation af de forskellige elementer. Disse oplysninger om "nærved uheld" har været til stor nytte for udpegning af sikkerhedsproblemer i en overkørsel. Disse oplysninger er i de konkrete tilfælde blevet suppleret med oplysningerne af de politirapporterede uheld.

Denne statistik var i 1985 planlagt til at være fælles for DSB og Vejdirektoratet. Vejdirektoratet har siden 1989 systematisk registreret disse uheld.

Bilag 3 viser forslag til en samlet database for uheld forårsaget af jernbaneoverkørsler, men denne fælles database blev aldrig til noget, grundet manglende deltagelse fra Banestyrelsen.

Sammenfattende bør der i overensstemmelse med Færdselssikkerhedskommissionen i samarbejde mellem Trafikstyrelsen og vejmyndigheder udarbejdes en samlet rapport for uheld foranlediget af overkørsels tilstedeværelse.

Carl Dixen Pedersen
Konsulent

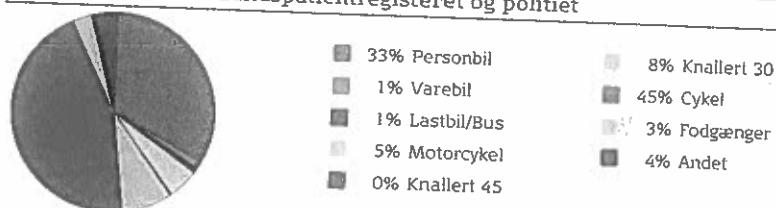
Færdselssikkerhedskommissionens nationale handlingsplan 2013-2020

Bedre ulykkesdata er en forudsætning

Det danske trafiksikkerhedsarbejde bygger grundlæggende på de officielle ulykkesdata, som politiet indberetter om personskadeulykker. Der registreres imidlertid også oplysninger om trafikrelaterede personskader i Landspatientregisteret. Disse oplysninger indeholder personskader, der stammer fra skadestue- eller sygehusbesøg, hvor patienten oplyser, at personskaden er sket som følge af en trafikulykke.

Fra Landspatientregisteret er det bl.a. kendt, at det reelle ulykkestal er markant større, når man sammenligner de personskader, der stammer fra politirapporterede ulykker, med personskader fra skadestuerne. Især er personskader blandt bløde trafikanter underrepræsenteret i politiets registreringer. Selvom hovedvægten vedrører mindre alvorlige personskader, er også alvorlige personskader underrepræsenteret.

Tilskadekomne fra Landspatientregisteret og politiet



Procentvis fordeling af personskader i 2011 indberettet på skadestuer, på sygehuse og af politiet, hvor det er oplyst, at personskaden er sket som følge af en trafikulykke.
Kilde: Danmarks Statistik

På figuren ses fordelingen af de personskader, der er registreret i både Landspatientregisteret og af politiet. Det fremgår, at fordelingen af personskaderne afviger fra fordelingen af de politiregistrerede dræbte og tilskadekomne, bl.a. med en langt større andel personskader hos cyklister. Systematisk landsdækkende registrering og brug af skadestuedata som supplement til politiets mere detaljerede oplysninger vil give et bedre beslutningsgrundlag - nationalt som lokalt - og styrke det danske trafiksikkerhedsarbejde. For at dette er muligt, kræves det, at den nuværende skadestuerregistrering forbedres. Da skadestuedata indeholder flere lettere tilskadekomne end politiets registreringer, er det helt afgørende, at skadestuedata fremover kommer til at indeholde præcise oplysninger om skadesgraden for de involverede personer. Dette er ikke tilfældet i dag, hvor kun diagnoserne fremgår af Landspatientregisteret. Data fra skadestuerne indeholder heller ikke i dag hverken en angivelse af, hvor ulykken er sket, eller en beskrivelse af hændelsesforløbet. Disse oplysninger, som i dag er frivillige, bør gøres obligatoriske, hvis skadestuedata skal kunne benyttes af de forskellige aktører i trafiksikkerhedsarbejdet. En forbedring af skadestuerregistreringen, så data kan bruges målrettet i trafiksikkerhedsarbejdet, kræver omfattende investeringer bl.a. i form af tilførsel af ressourcer på skadestuerne til registrering og uddannelse samt til efterfølgende kvalitetssikring af data.



Vejdirektoratet

Driftskoordination - Banesignal

Fejlstatistik m.v.

Drift og vedligeholdelse af sikrede niveaunkrydsninger ved Privatbanerne

År 2011



Rosenfelt & West
Engineering A/S

Fejlstatus	Kode:	Endvidere:
M: Fejlmelding:	Stor fejl	01 B18: Lampefejl vejlys. Melding 3
	Lille fejl	02 B18: Ladesvigt / Netsvigt
	Anlæg ude af normalstilling	03
	U-ordenssignal tændt	04
	Fejlmeldelampe tændt	05
	Alarmklokke ringer	06 5" i TMS
	Intet hvidt blink	07
	Intet gult lys	08
	Anlæg tænder ikke	09
	Anlæg slukker ikke	10
	Bom(me) går ikke (helt) op	11
	Bom(me) går ikke (helt) ned	12
	Anlæg slukker før togpassage	13
	Gult lys før togpassage	14
	Anlæg bagtænder	15
	Anlæg tænder utidigt	16 Konstant / sen tænding
	Vejsignal / stander / tavle defekt	17 Hytte / Skab, el-måler
	Bom / bomdrev / bomlygte defekt	18 B18: Bom blokeret B07: Bomsikring
	Klokke svigter (defekt)	19
	Betjeningskasse / boks defekt	20
	Banesignal defekt	21
	Fejlmeldeanlæg, strækingskabel	22 Fejlmeldeboks
	Detektering i vej defekt	23
	Påkørsel	24
	Anlæg virker ikke	25
	Andet	26 Ladesvigt, netsvigt, eftersyn hærværk, bagslukker, batterifejl
F: Fejlsted	Glødelampe i Vejsignal	30
	Glødelampe i Bomlygte	31
	Glødelampe i K-sig. Gult lys	32
	Glødelampe i K-sig. Hvidt lys	33
	Glødelampe i fejlmeldelampe	34
	Glødelampe i betjeningskasse	35
	Vejsignal / stander / tavle, målerskab def.	36
	Banesignal defekt	37
	Hytte / Skab	38
	Bom	39
	Bomdrev	40
	Bomlygte	41
	Klokke	42
	Betjeningskasse / boks	43
	Tændeskinne	44
	Slukkeskinne	45
	Tændgenerator, T2, sensor	46
	Slukkegenerator, sensor	47
	Sporisolation	48
	Kabelforbindelse / skinne	49
	Kabelforbindelse / andet	50 Ledningsforbindelse strækingskabel
	Kabeldåse	51
	Fordelingshus	52
	Sikring / bom	53 Overvågningstid for bomme udløbet (BUES 2000)
	Sikring / andet	54
	Relægruppe	55
	Relæ, Blinker, Tidsmaskine	56
	LK-automat	57
	Ladeensretter	58
	Converter	59
	Akkumulatorer	60
	FC /FAPP, fejlmeldelanlæg, meldeboks	61
	Netforsyning, overspændingsbeskyttelse, el-måler	62
Andet	63 Detektor, hærværk, strømfabr., prog. fejl	
Ikke oplyst	64	
Ikke fundet	65	
T-S udstyr fra Honeywell	66 Fra 2001 også "RDSE"	
Central styreenhed (BUES 2000)	67	
A: Årsag	Anlægsfejl	90
	Slitage / ælde	91
	Hærværk	92
	Påkørsel af vejtrafik	93
	Påkørsel af banetrafik	94
	Lyn / overspænding	95
	Ekstreme vejrforhold	96
	Strømafrydelse (netforsyningen)	97 Maste sikring
	Andet	98 Sikr.anlæg, tognedbrud, insekter, fejlbetjening
	Ukendt	99

Faste koder:	
Løs sensor	46/47-90
Blade, salt, grus i overkørsel	09/10-63-90
Blinkerkontrol	65-99
Målervogn	63-98

NB: HUSK

BILAG 11

Oversigt over påkørsler / vejtrafik ved niveaukrydsninger på
privatbanerne

Bane	Ovk.nr.	Type	Antal fejl
04	001X	A: Halvbomanlæg	1
04	038X	A: Halvbomanlæg	1
04	055X	A: Halvbomanlæg	1
04	065X	A: Halvbomanlæg	2
04	074X	A: Halvbomanlæg	4
04	076X	A: Halvbomanlæg	1
05	004X	A: Halvbomanlæg	1
05	008X	A: Halvbomanlæg	1
05	039X	A: Halvbomanlæg	1
05	068X	A: Halvbomanlæg	1
06	015X	A: Halvbomanlæg	1
06	058X	A: Halvbomanlæg	1
06	069X	A: Halvbomanlæg	2
06	072A	A: Halvbomanlæg	6
06	077X	A: Halvbomanlæg	1
06	106X	E: Helbomanlæg	1
06	108X	A: Halvbomanlæg	2
06	109X	A: Halvbomanlæg	1
07	003X	A: Halvbomanlæg	1
07	006X	A: Halvbomanlæg	1
07	019X	A: Halvbomanlæg	1
10	040X	A: Halvbomanlæg	1
10	045A	A: Halvbomanlæg	1
10	063A	A: Halvbomanlæg	1
10	074X	A: Halvbomanlæg	1
10	082X	A: Halvbomanlæg	1
10	101X	A: Halvbomanlæg	2
10	111X	A: Halvbomanlæg	1
10	122X	A: Halvbomanlæg	1
14	004X	A: Halvbomanlæg	1
14	007X	A: Halvbomanlæg	1
14	011X	A: Halvbomanlæg	1
14	024X	A: Halvbomanlæg	1
14	033X	A: Halvbomanlæg	1

BILAG 11

Bane	Ovk.nr.	Type	Antal fejl
14	039X	A: Halvbomanlæg	1
14	050X	A: Halvbomanlæg	1
14	070X	C: Overgangs anlæg	1
15	027X	A: Halvbomanlæg	1
15	032S	A: Halvbomanlæg	2
15	088X	A: Halvbomanlæg	1
15	089X	A: Halvbomanlæg	1
15	097X	A: Halvbomanlæg	2
18	021A	A: Halvbomanlæg	1
18	022X	A: Halvbomanlæg	2
18	030A	A: Halvbomanlæg	1
18	033A	A: Halvbomanlæg	1
31	029X	A: Halvbomanlæg	1
31	118A	A: Halvbomanlæg	1
34	045X	A: Halvbomanlæg	1
45	053X	A: Halvbomanlæg	1
45	114X	A: Halvbomanlæg	1
45	146A	A: Halvbomanlæg	1
57	008X	A: Halvbomanlæg	1
57	083X	A: Halvbomanlæg	1
57	103X	B: DSI Blinklysanlæg	1
57	158X	A: Halvbomanlæg	1
62	003N	A: Halvbomanlæg	2
62	025S	A: Halvbomanlæg	1
62	029S	A: Halvbomanlæg	1
62	061S	A: Halvbomanlæg	1
62	078S	A: Halvbomanlæg	1

Database for jernbaneoverkørsler

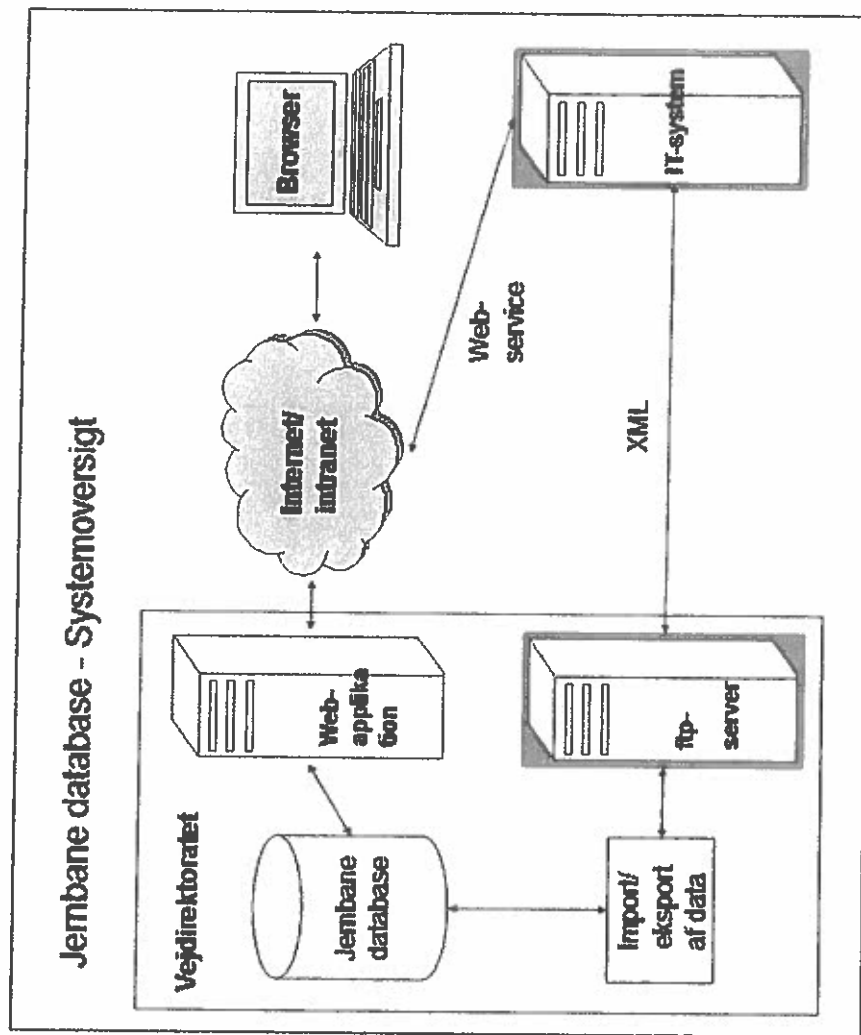
Problem/årsag:

- Lokale databaser om vejgeometri, trafiktal, banedata og uheld hos banerne, Havarikommissionen, Trafikstyrelsen og Vejdirektoratet kan ikke samkøres

- Vanskeligt at få et overordnet overblik

Løsning:

- Vejdirektoratet etablerer database
- Forslag til databasens struktur og indhold foreligger
- Databasens fordele er:
 - Hurtig information om det enkelte overkørselsanlæg
 - Mulighed for tværgående analyser af uheld, fejl mv.



13 Niveaufrie krydsninger – nye eller ombyggede

Konklusion

Det kan konstateres, at der med henvisning til bilag 1, at der er foretaget en behovsvurdering af broer (viadukter) med hensyn til tilstand, hvoraf det bl.a. fremgår, at der er flyttet midler fra broområdet til andre fagområder, og broerne har på den måde fungeret som buffer i Banedanmarks budget. Det nuværende investeringsniveau er ikke tilstrækkeligt til at fastholde broernes tilstand og et efterslæb synes at være opbygget igennem de senere år.

Det kan konstateres, at der tilsvarende ikke er foretaget en behovsvurdering (screening) af de krydsende vejanlæg med hensyn til vejtracé, tværprofil, frihøjde, vægtbegrænsning, trafikens størrelse samt hvilke motorkøretøjers trafikale behov bør være opfyldt i relation til landbrugstrafik, særtransporter, modulvogntog, vindmølletransporter etc.

Der bør snarest foretages en screening med deltagelse af vejmyndighed, infrastrukturforvalter og trafiksikkerhedsrevisor. Det er også af økonomiske årsager af hensyn til DUT-problemstillingen.

Der foreslås følgende § i jernbaneloven:

”Initiativet til anlæg eller udbygning af viadukter tages formelt af transportministeren, men kan også tages af vejmyndigheden eller infrastrukturforvalteren, hvor særlig trafikale eller færdselssikkerhedsmæssige forhold taler for gennemførelse af viaduktanlæg.

Forinden beslutning træffes herom, skal der indhentes udtalelse fra vedkomne vejmyndighed og infrastrukturforvalter.

Såfremt anlægget besluttet fremmet, kan ministeren pålægge vedkomne infrastrukturforvalter og/eller vejmyndighed at udføre arbejdet. Udgifterne herved afholdes fuldt ud af staten”

Ved nye eller ændrede viadukter skal der foretages en trafiksikkerhedsrevision af vejen over eller under banen samt det tilstødende vejanlæg.

Bemærkninger:

I høringsforslag til lov om ændring af lov om jernbane af 22.12.2014, under pkt. 2.11.2 Transportministeriets forslag og overvejelser er anført:

”Der er ikke fundet anledning til at videreføre den gældende § 8 a, stk. 3 og § 21 z om transportministerens mulighed for at pålægge jernbaneinfrastrukturforvalteren eller

vejbestyrelsen at anlægge eller udbygge viadukter, og om at udgifterne til dette afholdes af staten. Bestemmelserne vurderes at være forældede, idet bestemmelserne ikke har været anvendt i en længere årrække."

Med bemærkninger om at bestemmelserne er forældede begrundet i, at de ikke har været anvendt i en længere årrække tager på ingen måde forhold til de betydelige problemstillinger, der er trafikalt og sikkerhedsmæssigt.

Hvilket faktisk grundlag har Transportministeren for ikke at videreføre lovgivningen om niveaufrie krydsninger?

Niveaufrie krydsninger kan opdeles i følgende hovedgrupper:

1. Etablering af niveaufri krydsning som følge af trængsel og/eller sikkerhedsmæssige problemer samt toghastighed eksempelvis over 140 km/t, der hidtidig har været grænsen for, hvornår en jernbaneoverkørsel gøres niveaufri.
2. Eksisterende viadukter ikke har tilstrækkelig frihøjde, bæreevne, stopsig samt trafikfarlig vejtrace og tværprofil i forbindelse med det krydsende vejanlæg.
3. Ombygning af viadukter af hensyn til manglende fornøden frihøjde til elektrificering.

Som det fremgår af "afsnit 1" Fuldmægtig H. Wahls foredrag om krydsningsloven foretages udbygning af viadukter således, at viadukterne ikke påfører vejfærdslen restriktioner i trafikafvikling og forringer trafiksikkerheden.

Problemstillingerne er beskrevet i "afsnit 2 og 3". I "afsnit 4" er lovgivningen beskrevet fra og med vejlovscirkulæret nr. 132 af 06.12.1985.

I "afsnit 5" er beskrevet, at behovet for investeringer i bl.a. viadukter ikke har været tilstrækkeligt således, at der bl.a. er indført vægtbegrænsning for vejtrafikken.

I "afsnit 7" beskrives en generel problemstilling, at Banedanmark som statslig infrastrukturforvalter ikke anerkender, at det er den offentlige vejbestyrelse, der er ansvarlig for at drive og vedligeholde de offentlige veje og i den forbindelse fører tilsyn med de veje, de har ansvaret for.

Når en viadukt nedrives og genetableres eller udbygges er det fortsat vejbestyrelsen, der har det fornævnte vejbestyrelsesansvar i henhold til vejloven.

1. Fuldmægtig H. Wahls foredrag om krydsningsloven

Fuldmægtig i Ministeriet for Offentlige Arbejder H. Wahl afholdt et foredrag om krydsningsloven ved Amsrådsforeningens årsmøde 5. juli 1930, som er gengivet i Dansk Vejtidskrift samme år på siderne 204-212, hvor der om viadukter er anført:

"Det vil måske være rigtigst at bemærke, at de sikringsforanstaltninger, som der kan blive tale om, at foretage ved viadukter, som fører de i loven nævnte veje over eller under jernbaner, som regel for overføringerens vedkomne vil bestå i at gøre dem stærkere og måske også bredere, eventuelt forsyne dem med fortove, da de ikke er bygget til at optage nutidens trafik.

Det bliver Amdsudvalgets sag i hvert tilfælde at træffe sin bestemmelse herom under hensyn til den betydning, viadukten har for motorfærdslen og den trafik der med rimelighed snart kan forventes."

"Ved underføringer bliver det sandsynligvis som regel bredden, der må gøres større, eller tilkørselsforholdene mere sigtbare."

2. Udførte og ombyggede viadukter

Der blev i perioden 1930-1970 udført (nogle dog først færdiggjort i 1970'erne):

- 125 nye viadukter
- 53 ombygninger af viadukter

Disse arbejder blev finansieret af statslige midler fra bl.a. krydsningsfonden, vejfonden, beskæftigelsesfremmende midler i forbindelse med krigen etc.

Ved prioriteringen af viadukter blev der lagt vægt på overkørselsens

- farlighed for vejtrafikken
- det trafikale serviceniveau
- vurdering af vejens betydning

Der blev løbende foretaget prioriteringer af nye eller ombygning af viadukter.

Ved ældre eksisterende viadukter blev der konstateret et behov for ombygning ud fra den aktuelle trafik. I forbindelse med ombygningen blev der også foretaget en vejgeometrisk opdatering i forhold til gældende vejregler og en fremtidssikring ud fra en forventet trafikudvikling.

Ved vejoverføringer kunne problemet være

- bredde af færdselsbanen
- bæreevne
- vejtrace

Ved vejunderføringer kunne det være

- bredde af færdselsbanen
- frihøjde

- sigtforhold
- vejtrace

Ombygningerne blev udført for statslige midler på både statsbanenettet og privatbanerne.

3. Prioritering af nye viadukter

Der blev fra medio 1970'erne af Vejdirektoratet i samarbejde med banerne, foretaget flere behovsanalyser primært af nye viadukter til erstatning for niveauoverkørsler med betydelige sikkerhedsmæssige og/eller trafikafviklingsmæssige problemer, men da der ikke blev tilført midler, blev ingen af ønskerne udført.

På foranledning af ministeriet blev der i 1986 nedsat en prioriteringsgruppe, hvor undertegnede deltog. I første omgang blev listet 100 overkørsler, heraf 44 var på privatbanerne, som kunne ønskes bragt ude af niveau.

I de følgende år blev der udarbejdet en prioriteringsliste. Konklusionen blev i første omgang at gøre de 29 overkørsler på statsbanens hovednet niveaufrie, hvilket er et igangværende projekt som følge af primært toghastighed over 140 km/t.

4. Lovgivningen

I vejlovscirkulæret nr. 132 af 06.12.1985 anføres i pkt. 46:

"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 udgiftsbesparelsen, dog afholdes af jernbanen, jfr. § 83, 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."

Lov nr. 613 om ændring af lov om jernbane og lov om offentlige veje af 1. juli 2012:

"Pkt. 6. **1 § 8 a** indsættes efter stk. 1 som nye stykker:

Stk. 3. Transportministeren kan efter høring af den relevante jernbaneinfrastrukturforvalter og vejbestyrelse pålægge jernbaneinfrastrukturforvalteren eller vejbestyrelsen at anlægge eller udbygge viadukter til sikring af vejtrafikken i jernbaneoverkørsler, der er åbne for almindelig færdsel.”

”Pkt. 16 § 21 z. Udgifter i henhold til § 8 a, stk. 3, afholdes af staten. Såfremt anlæg eller udbygning af en sådan viadukt måtte medføre fremtidige lettelser i jernbaneinfrastrukturforvalterens årlige udgifter, afholder jernbaneinfrastrukturforvalteren et beløb, der svarer til den kapitaliserede værdi af udgiftsbesparselsen og andre indvundne fordele. Såfremt enighed ikke opnås om beløbets størrelse, fastsættes dette af transportministeren.”

Høringsforslag til lov om ændring af lov om jernbane af 22.12.2014:

”2.11 Transportministeriets forslag og overvejelser

Der er ikke fundet anledning til at videreføre den gældende § 8 a, stk. 3, og § 21 z om transportministerens mulighed for at pålægge jernbaneinfrastrukturforvalteren eller vejbestyrelsen at anlægge eller udbygge viadukter, og om at udgifter til dette afholdes af staten. Bestemmelserne vurderes at være forældede, idet bestemmelserne ikke har været anvendt i en længere årrække.”

5. Beslutningsgrundlag for sporområdet mv. 2007-2014, Banedanmark, 01.08.2006

Der er bilagt ”afsnittet 4.2 Broer”, hvoraf fremgår antal broer, tilstand og grundlag for behovsvurdering.

I uddrag følgende:

”Sigtelinierne fra rammeaftalen 2003 angav et niveau i 2007 på 155 mio. kr., stigende til 241 mio. kr. fra 2010-2014. I gennemsnit for perioden 2007-2014 er investeringsniveauet på 208,5 mio. kr. pr. år. Banedanmarks interne budget for broområdet i 2006 er 94 mio. kr. (2007-priser).”

”I gennem flere år er midler blevet flyttet fra broområdet til andre fagområder, og broerne har på den måde fungeret som buffer i Banedanmarks budget. En sådan disponering har været mulig, fordi en utilstrækkelig vedligeholdelse af broerne på kort sigt ikke har konsekvenser for anlæggenes funktionalitet, eller for den trafikale regularitet.”

”Således har broerne som helhed, på trods af en gennemsnitsalder på omkring 67 år, fortsat en lang restlevetid. Dette dog under forudsætning af, at der gennemføres den nødvendige løbende vedligeholdelse”

"Visse delelementer er særlig vigtige for broens levetid, det gælder bl.a. fugtisoleringen på brodækket."

"I tilfælde hvor tilstanden af broen eller de sikkerhedskritiske broelementer overskrider et givet tilstandsniveau, indføres i første omgang trafikale restriktioner i form af hastighedsreduktioner og vægtbegrænsninger. Forværres tilstanden yderligere, vil konsekvensen i sidste instans være en lukning af trafik på broen."

"Der gør sig et særligt forhold gældende omkring autoværnene på Banedanmarks ældre vej bærende broer. Vejbroer opført før omkring 1950 opfylder for en stor dels vedkommende ikke de nutidige krav til autoværn."

"Derudover vil der, i takt med den løbende udskiftning af vej bærende broer, blive etableret tidssvarende autoværn på de broer der nyopføres i perioden."

"På langt sigt vil opbygning af et efterslæb i aftaleperioden medvirke til en yderligere forøgelse af den investeringspukkel, der som naturlig konsekvens af mange broers opførelse i årene 1915-25, kan forventes at ville opstå mellem 2020-2025, og som ventes at nå det maksimale omfang inden for årene 2035-2045. I en sådan situation må omfanget af broarbejder antages at blive meget omfattende og må ligeledes forventes at ville skabe gener for togtrafikken."

Sammenfattende kan det konstateres:

- Midler flyttet fra broområdet til andre fagområder.
- Hvor tilstanden af broen overskrider et givet tilstandsniveau indføres trafikale restriktioner af hastighedsreduktion og vægtbegrænsning.
- Forværres tilstanden yderligere vil konsekvensen være en lukning af trafik på broen.
- Vejbroer opført før omkring 1950 opfylder for en stor dels vedkommende ikke de nutidige krav til autoværn.
- På langt sigt vil opbygning af et efterslæb i aftaleperioden medvirke til en yderligere forøgelse af den investeringspukkel, som naturlig konsekvens af mange broers opførelse i årene 1915-25.

Det kan konstateres, at i forbindelse med de senere års strækningsvise sporombygninger, når der er strækningsvis indstilling af togtrafikken, har vej bærende viadukter fået nye kantdrager, hvor det gamle rækværk er udskiftet med et nyt autoværn, der sikrer at vejfærdslen ikke falder ned på skinnerne. Men der er ikke foretaget en samtænkning med fokus på konsekvenserne for vejtrafikken med eksempelvis vejbredde, bæreevne, frihøjde etc. således vejen på viadukter med tilhørende ramper har samme standard med de tilstødende vejanlæg.

6. Fotos af problemstillinger for vejtrafikken, jf. bilag 2.

Foto nr.	Problem
1	Manglende stopsigt

6	For smal kørebane
	Utilstrækkelig frihøjde på 3,8 m
2	Vægtbegrænsning – et betydeligt problem for vejbestyrelse i et byområde
3	For smal kørebane
	Manglende stopsigt
	Nødløsning med signalregulering
	Vægtbegrænsning
4	For smal kørebane
	Banedanmark ville ikke udvide den samlede vejbredde for en ny cykelsti. Under betydelige protester måtte vejbestyrelsen afholde udgiften til en ny stibro
5	I forbindelse med ny kantdrager med autoværn ønskede vejbestyrelsen større vejbredde, ændring af vejtrace, hvilket Banedanmark afslog

7. Elektrificering – større frihøjde under vej bærende broer

Ved elektrificering af en banestrækning eksempelvis Ringsted – Femernbælt, Lunderskov – Esbjerg etc. er konsekvensen, at de fleste vej bærende viadukter, af hensyn til frihøjden for elledningerne, erstattes med nye.

Dette har flere steder medført betydelig uenighed mellem Banedanmark og den lokale vejbestyrelse om vejgeometrien specielt vejbredde.

Banedanmark har ikke som statslig styrelse anerkendt, at det er den offentlige vejbestyrelse, der i henhold til vejloven, har ansvaret for at drive og vedligeholde de offentlige veje og i den forbindelse fører tilsyn med de nye, de har ansvaret for. Det er vejbestyrelsen der fastsætter standarden for de krydsende veje.

Banedanmark forudsætter det eksisterende vejprofil på den nye viadukt, mens vejbestyrelsen forudsætter, som udgangspunkt, et vejprofil i overensstemmelse med gældende vejregler. Vejbestyrelsen ønsker også en trafikikkerhedsrevision af vejprojektet, hvilket også vil være helt naturligt, da den nye viadukt er en statsinvestering. Endvidere må vejbestyrelsen forudsætte en begrundet fremtidssikring, eksempelvis af hensyn til bløde trafikanter, landbrugstrafik, vindmølletransporter etc.

Hvor der ikke opnås enighed og den nye viadukt gennemføres ved statsekspropriation, bør en del af kommissionsmaterialet være en uafhængig trafikikkerhedsrevision af den nye viadukt inkl. vejramper.

8. Viaduktens barriere for trafikafviklingerne

Viadukter er etableret af sikkerhedsmæssig og trafikale hensyn for statslige midler specielt hvor:

- Overkørselens farlighed for vejtrafikken er for stor.
- Det trafikale serviceniveau for vejtrafikken er for lille.
- Vurdering af vejens betydning er stor, dvs. om der var tale om en overordnet vej.

- Toghastigheden øges.

Det forudsættes, at vejens færdselsbaner inkl. befæstede rabatter for bløde trafikanter føres igennem over eller under viadukterne.

Ved større og betydende veje er viadukten anlagt i vejens linieføring. Ved øvrige viadukter blev de anlagt vinkelret på banens linieføring af økonomiske årsager.

Ud fra datiden vejregler, der bl.a. var fastsat ud fra trafikkenes størrelse og hastighed fik vejtrace'en en udformning, der langt fra lever op til nugældende vejregler, hvilket gør, at ramper og viadukt i samspil ikke lever op til nutidens trafikikkerhedsstandard. Som dimensionsgivende for belastning blev der i ældre krydsningsregler anvendt en maskine – tromle af vægt 8-20 t alt efter det var en overordnet vej eller bivej.

"Dimensionsbekendtgørelsen" – BEK nr. 577 af 06.06.2011 med seneste ændringer i BEK nr. 861 af 01.07.2014 om "Køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk", Transportministeriet.

Med de restriktioner, der nu er trafikalt på specielt ældre viadukter medfører det særligt for erhvervsliv, landbrug etc., at de ikke kan udnytte gældende regler, herunder de dispensationsmuligheder der er, for i værste fald ikke at bringe sig selv i en situation i relation til kapitel 8 "Straf".

Hvis jernbaneoverkørslen ikke var blevet erstattet af en viadukt, kunne vejtrafikken inden for "Dimensionsbekendtgørelsens" rammer, krydse banen uden restriktioner, og herved bl.a. ikke blive presset ud på nogen unødvendige omveje.

Ved at bringe en overkørsel ud af niveau løste man nogle sikkerhedsmæssige trafikale forhold.

I de senere år er banenettet oprustet til højere toghastighed, hvor igennem togfonden og signalprojektet er tilført banesiden meget store beløb.

Men det kan konstateres, at vejtrafikkenes restriktioner og sikkerhed ved viadukter ikke er sammentænkt med disse projekter. Hvad er årsagen til dette?

Transportministeriet ved "Center for kollektiv trafik" oplyste ved mail af 27. maj 2013 til Vejdirektoratet:

"at, i forbindelse med revisionen af jernbaneloven, er vi i gang med at overveje behovet for jernbanelovens § 8 a, stk. 3 og § 21 z, tidligere vejlovens § 84, om viadukter i forbindelse med krydsninger mellem jernbane og vej.

Da det efter vores oplysninger tidligere er Vejdirektoratet, der har administreret disse bestemmelser, vil vi bede jer oplyse os om, i hvilket omfang disse bestemmelser har været brugt i praksis, så vi har mulighed for at tage det med i

vores overvejelser om, hvorvidt bestemmelserne bør videreføres. Hvis I i øvrigt har bemærkninger i forhold til bestemmelserne, vil vi meget gerne høre dem også. Jeg vil gerne høre fra jer senest torsdag d. 6. juni."

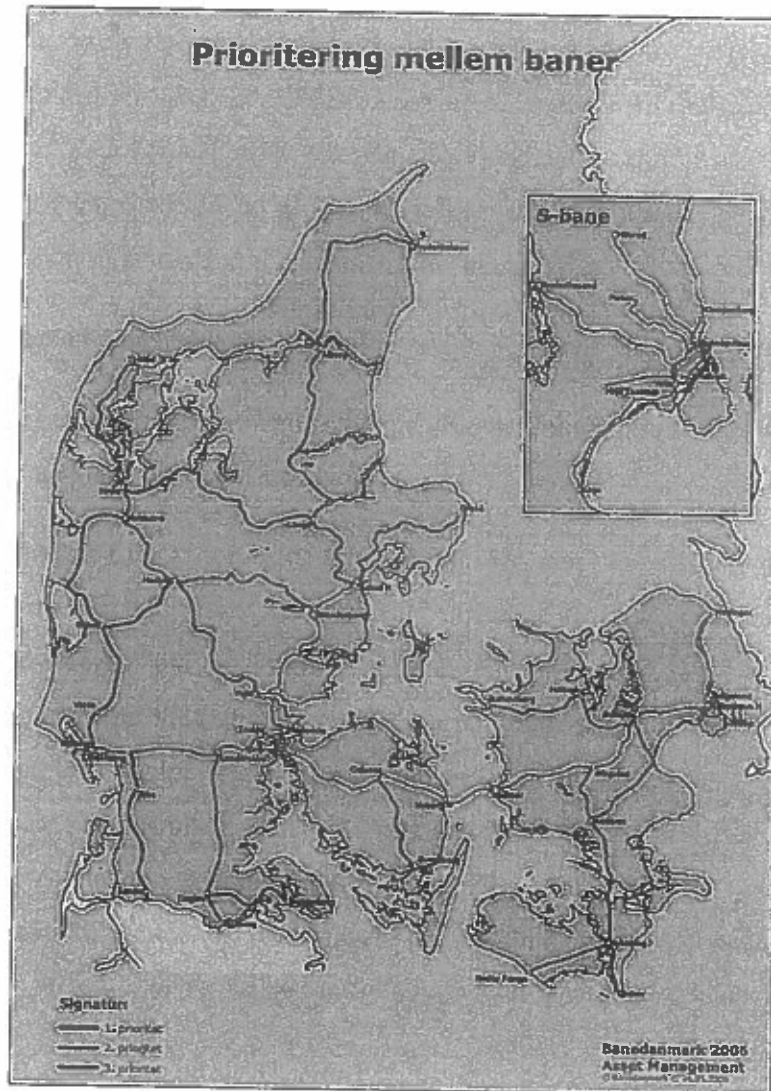
Vejdirektoratet svarede inden for tidsfristen bl.a.:

"Idet hovedparten af de nuværende jernbaneoverkørsler findes på det kommunale vejnet, kender Vejdirektoratet ikke behovet for viadukter eller udvidelse af eksisterende viadukter, som en sikkerheds- eller kapacitetsfremmende foranstaltning for vejfærdslen."

Det var ikke muligt at gå i dybden med besvarelsen af de stillede spørgsmål inden for den korte tidsfrist. Undertegnede var rådgiver for besvarelsen.

Idet revisionen af jernbaneloven først blev sendt i høring 09.07.2014, dvs. mere end et år senere, har der været god tid til at gå i dybden med problemstillingen, herunder at foretage en screening af viadukterne for at få klarlagt problemstillingens størrelse.

Carl Dixen Pedersen
Konsulent



4 Beskrivelse af fagområder

Beslutningsgrundlag for sporom- rådet mv. 2007-2014

4.2 BROER

Broområdet omfatter 6 store og 1.863 mindre broer og tunneler, som Banedanmark har fuldt eller delt ejerskab af. Den samlede bromasse spænder over forskellige typer, med varierende alder og tilstand. Til broområdet hører desuden en gruppe af mindre anlægssementer omfattende støtemure, spunsvægge, støjskærme, jorddemninger, stenklister, kabeltræder og kabelbrønde.

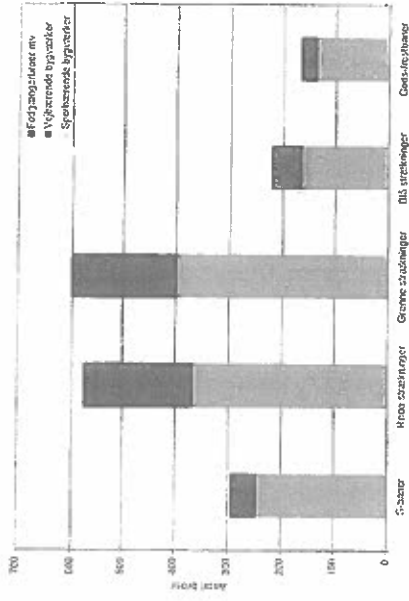
Tabell 4.2.1: Broanlæg under Banedanmarks forvaltning

Store broer	Stk.	Areal m ²
	6	I alt 91.500
- Lillebaellsbroen		24.100
- Limfjordsbroen (*)		3.200
- Storstrømsbroen		44.800
- Masnedundsbroen		3.100
- Oddesundsbroen		6.800
- Kong Frederik IX's bro		9.500
Mindre broer	1.863	I alt 483.400

(*) Banedanmark har fuldt ejerskab over jernbanebroen over Limfjorden. De resterende store broer har Banedanmark og Vejdirektoratet delt ejerskab af (50/50).

De mindre broer omfatter i alt 1.863 bro- og tunnelanlæg, der kan kategoriseres i hhv. spor- og vejberende bygværker samt fodgængerbroer. Fordelingen af anlægstyper på strækningsskategorier og efter type er angivet i figur 4.2.1

Figur 4.2.1: Fordeling af broer på strækninger og efter type

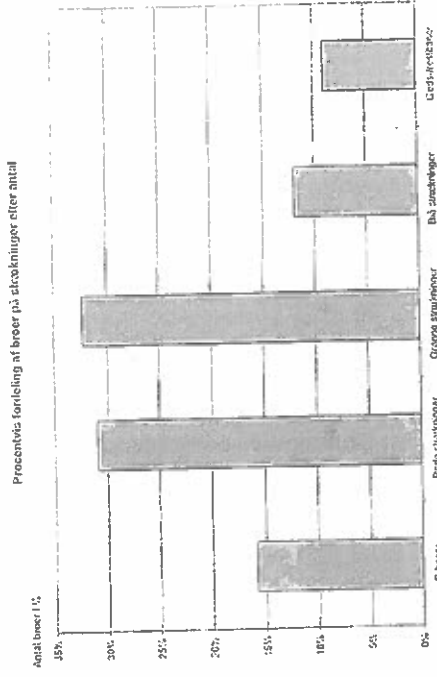


Tabel 4.2.2 viser, at sporbærende broer udgør 1.310 stk., svarende til 70 % af alle mindre broer, mens vejbærende broer udgør 485 stk., svarende til 26 %. I alt 167 anlæg (9 %) findes på S-baner og restbanerne. De gennemsnitligt yngste bro- og tunnelanlæg findes på S-baner og røde strækninger, mens de ældste er beliggende på grønne og blå strækninger samt gods- og restbaner.

Tabel 4.2.2: Mindre broer, mnt. under Banedanmarks forvaltning

Strækninger	Sporbærende Bygværker		Vejbærende Bygværker		Fodgængerbroer mv.	
	Antal	Gennemsnitsalder	Antal	Gennemsnitsalder	Antal	Gennemsnitsalder
S-baner	246	45	37	54	12	12
Røde	367	69	182	48	28	28
Grønne	398	74	185	67	19	30
Blå	164	85	56	70	2	69
Gods-/restbaner	135	97	25	72	7	54
Sum/Gennemsnit	1.310	71	485	59	68	30

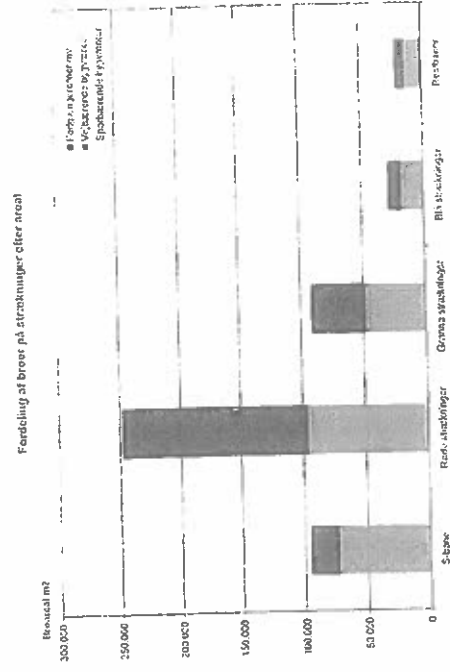
Figur 4.2.2: Fordeling af broer på strækninger efter antal



Som angivet i Figur 4.2.2, er tilsammen 47 % af broerne beliggende på røde strækninger og S-baner, mens 32 % af broantæggene findes på grønne strækninger.

Et anderledes billede tegner sig, når fordelingen af anlæggene opgøres efter areal. Det samlede broareal udgør i alt 483.400 m². Opgjort efter areal forefindes 71 % af bromassen på prioriterede strækninger, dvs. S-baner og de røde strækninger, som det fremgår af Figur 4.2.3.

Figur 4.2.3: Fordeling af broer på strækninger efter areal



4.2.1 Økonomi

Figur 4.2.4: Tredjelige års forbrug og sigtelinier i rammeaftale



Som det fremgår af Figur 4.2.4, har både sigtelinjerne og forbruget på broområdet samlet set været faldende i perioden 2002-05.

Sigtelinjerne fra rammeaftalen 2003 angav et niveau i 2007 på 155 mio. kr., stige til 241 mio. kr. fra 2010-2014. I gennemsnit for perioden 2007 - 2014 er investeringsniveauet på 208,5 mio. kr. pr. år. BaneDanmarks interne budget for broområdet i 2006 er på 94 mio. kr. (2007-priser).

4.2.2 Tilstand

Igenom flere år er midler blevet flyttet fra broområdet til andre fagområder, og broerne har på den måde fungeret som buffer i BaneDanmarks budget. En sådan disponering har været mulig, fordi en utilstrækkelig vedligeholdelse af broerne på kort sigt ikke har konsekvenser for anlæggenes funktionalitet, eller for den trafikale regulering.

Tilstanden for de store broer kan generelt karakteriseres som god. For de mindre broer er den aktuelle tilstand som helhed rimelig god. Imidlertid er det nuværende investeringsniveau ikke tilstrækkeligt til at fastholde bromassens tilstand, og et efterslæb synes at være opbygget igennem de senere år.

Tabel 4.2: BaneDanmarks mindre broers alder og tilstand

Mindre broer	Alder (gns.)	Tilstandskarakter
	67 år	1,58

Som det fremgår af Tabel 4.2.3 er tilstandskarakteren for den samlede bromasse 1,58²⁷, hvor karakteren nul svarer til et nybygget bro, mens karakteren fem betyder, at broen skal udskiftes. En karakter 3 angiver, at der er skader og risiko for at broen eller broelementet inden for kort tid ikke længere kan opfylde sin funktion. Udledning inden for få år må forventes. Karakteren 4 betyder, at elementet er svært nedbrudt, at funktionen snart opløser og at udbedring er påkrævet inden for den nærmeste tid.

Broerne er udsat for påvirkning fra vejr og trafik, som langsomt forringer tilstanden. De nedbrydende processer varierer meget afhængigt af bl.a. materialer og geografisk beliggenhed, og derfor er den eksakte nedbrydningstakt vanskeligt at forudsige. Til vurdering af broernes konkrete tilstand foretages løbende besigtigelser i form af årlige tilsyn samt grundige eftersyn hvert 6. år.

For broerne og de enkelte delelementer er defineret teoretiske maksimale levetider. En typisk bro har en forventet levetid på mellem 110 - 140 år afhængigt af materialer og design, men broens delelementer har kortere levetid.

Således har broerne som helhed, på trods af en gennemsnitsalder på omkring 67 år, fortsat en lang restlevetid. Dette dog under forudsætning af, at der gennemføres den nødvendige løbende vedligeholdelse. Undlades denne løbende vedligeholdelse af broanlæggene, vil der ske en forværring af tilstanden og en væsentlig reduktion af restlevetiden. Konsekvensen vil alt andet lige være dels en fremrykning, dels en forøgelse af omkostningerne til reetablering af broerne.

Visse delelementer er særligt vigtige for broens levetid, det gælder bl.a. fugtsølerimogen på brodekke. En utilstrækkelig vedligeholdelse af isoleringslaget vil betyde vandgennemtrængning til broens indvendige armering. Dermed vil en hurtig ned-

²⁷ Tilstandskarakteren er beregnet som et simpelt gennemsnit af broerne. Det skal bemærkes, at der er en minimal usikkerhed forbundet med beregningen af tilstandskarakteren, som følge af et efterløb i de tilstandsundersøgelser (generelle eftersyn), der foretages planmæssigt hvert 6. år.

brydning af brokonstruktionen blive igangsat. Andre dele af broelementerne er særligt sikkerhedskritiske, det gælder eksempelvis bropiller og rækværk.

I tilfælde hvor tilstanden af broen eller de sikkerhedskritiske broelementer overskrider et givet tilstandsniveau, indføres i første omgang trafikale restriktioner i form af hastighedsreduktioner og vegløbsrestriktioner. Forværes tilstanden yderligere, vil konsekvensen i sidste instans være en lukning af trafik på broen.

Vedligeholdelses- og fornyelsesomfanget er bestemmende for udviklingen i broernes tilstandsniveau. Et utilstrækkeligt vedligeholdelsesomfang vil føde til en forværring af broens tilstand og til opbygning af et investerings efterslæb. Kollaps eller fjernelse af et eventuelt investerings efterslæb sker, når vedligeholdelses- og fornyelsesomfanget finder sted i takt med at behovet opstår, dvs. når tilstanden har nået det lavest acceptable niveau.

Analysen af broernes tilstand og alder viser, at behovet for vedligeholdelse og fornyelse er størst på de højt prioriterede baner (S-banerne og røde strækninger), som følger af anlægsmassens omfang på disse baner. Analysen viser endvidere, at der i mange tilfælde er behov for udskiftning af isoleringslaget på broerne, der som udgangspunkt har afgørende betydning for broernes levetid, og som samtidig er omkostningsstungt.

Der gør sig et særligt forhold gældende omkring autoværnen på Bandedammarks ældre vejbevarende broer. Vejbroer opført før omkring 1950 opfylder for en stor dels vedkommende ikke de nutidige krav til autoværn. Der foreligger ikke præcise registreringer af omfanget, men skønsmæssigt er der behov for udskiftning af rækværk på omkring 5 % af Bandedammarks broer, svarende til ca. 90 stk. Med henblik på at inddæmme problemerne med utilstrækkelige autoværn, er der behov for at investere i aft 50 mio. kr. i afslutningsperioden til forstærkede stålrækværk på broerne, samt i mindre grad etablering af egenlige autoværn. Derudover vil det, i takt med den løbende udskiftning af vejbevarende broer, blive etableret tilsvarende autoværn på de broer, der nyopføres i perioden.

4.2.3 Grundlag for behovsvurdering

Konsulenterne Parsons Brinckerhoff (UK) har for Bandedammark udviklet en detaljeret investeringsmodel til beregning af konsekvenserne ved forskellige investeringsscena-

riet. Parsons Brinckerhoff har erfaring fra en tilsvarende opgave i Nordirland og arbejder med teoretisk asset management af broer for vejmyndigheden i England.

Investeringsmodellen - der er baseret på Bandedammarks register med detaljerede oplysninger om broerne (Daubro) - gør det muligt at analysere investeringsbehovet ved forskellige tilstandsniveauer for broer og 15 udvalgte delelementer. Modellen kan differentiere mellem strækninger, og der kan vælges vilkårlige kvalitetsniveauer for broerne. Endvidere kan såvel sikkerhedsrelaterede som levetidsbevarende delelementer skilles ud og omkostningsvurderes. Modellen beregner omkostningsfortællingen på særskilte niveauer, samt investeringsperiodens totale efterslæb ved et givet investeringsniveau. Med investeringsmodellen er det således muligt at konsekvensvurdere forskellige investeringsscenarier på broområdet.

Investeringsmodellen opererer med en detaljeringsgrad, som kun tillader en samlet opgørelse af investerings- og fornyelsesbehovet for hele afslutningsperioden. I de respektive scenarier er det således ikke muligt at vurdere konsekvenserne ved en andeledes periodisering end den foretagne. Tilsvarende rummer modellen ikke mulighed for at simulere og konsekvensvurdere forskellige vedligeholdelses-/fornyelsesstrategier indenfor samme scenarie.

På grundlag af modellen har Parsons Brinckerhoff vurderet, at et investeringsniveau på i alt omkring 700 mio. kr. i hele afslutningsperioden vil være absolut minimum. Hvis der skal være sikkerhed for, at der kan køre tog. Et sådant niveau er dog blevet fratrukket af Bandedammarks rådgiver, da det vil være forbundet med en stor risiko for alvorlige trafikale påvirkninger som følge af broernes tilstand, og tillige vil investeringsniveauet være forbundet med en markant forringelse af værdien af den samlede broemasse i afslutningsperioden. Der vil kun blive udført helt essentielle, sikkerhedskritiske og levetidsbevarende arbejder, som det pt. er muligt at forudsige behovet for. Det betyder, at der ikke er afsat midler til finansiering af eventuelle akut opståede steder, eller til fornyelse af broer eller broelementer, der overskrider den teoretiske levetid. Der vil desuden ikke blive foretaget vedligeholdelse og fornyelse af mindre anlægs-elementer (støttemure, stenklister, kabeltrøtler, mm.).

Basisomkostninger (jf. Tabel 4.2.6), herunder vedligeholdelse af de store broer, vil være inkluderet.

Tabel 4.2.4 angiver, at det forventede antal broer, på hvilke der i løbet af aftaleperioden vil skulle foretages sådanne helt essentielle, sikkerhedskritiske og levetidsbevarende fornyelses- og vedligeholdelsesarbejder, samlet set udgør 136 stk.

Tabel 4.2.4: Vedligeholdelses- og fornyelsesomfang ved et minimalt investeringsniveau 2007-2014

Strækingskategori	Antal broer med essentielle, sikkerhedsrelaterede og levetidsbevarende arbejder fra 2007-2014		
	Fornyelse	Vedligeholdelse	Antal broer i alt
S-bane	1	32	33
Røde	2	38	40
Grønne	12	26	38
Blå	1	4	5
Gods-/rest	1	19	20
Alle baner	17	119	136

Konsekvensen af et minimumsinvesteringsniveau på kort sigt, dvs. inden for rammeaftaleperioden, er en risiko for, at det af sikkerhedsmæssige hensyn kan blive nødvendigt at indføre lastlighedsrestriktioner på visse broer. Desuden vil der ske en forværing af broernes tilstand på alle strækingskategorier. Ved udgangen af aftaleperioden vil der være oparbejdet et betydeligt efterslæb, beregnet til mindst ca. 1,8 mia. kr. og sandsynligvis mere, idet nogle broer muligvis vil skulle ombygges som følge af, at vedligeholdelsesarbejder ikke er blevet udført i tide.

På langt sigt vil opbygning af et efterslæb i aftaleperioden medvirke til en yderligere forøgelse af den investeringspakkel, der som naturlig konsekvens af mange broers opførelse i årene 1915 - 25, kan forventes at ville opstå mellem 2020 - 2025, og som ventes at nå det maksimale omfang inden for årene 2035 - 2045. I en sådan situation må omfanget af broarbejder antages at blive meget omfattende og må ligeledes forventes at ville skabe gener for togtrafikken.

Parsons Brinckerhoff har endvidere vurderet, at et investeringsniveau på 2.150 mio. kr. (eksklusive basisomkostninger jf. Tabel 4.2.6 nedenfor, samt omkostninger til vedligeholdelse og fornyelse af mindre anlægselementer jf. Tabel 4.2.8 nedenfor, udvænet for bronassen som helhed, dels en afvikling af efterslæbet ved udgangen af 2014. Anslået af broer, på hvilke der vil være behov for vedligeholdelse samt hel

eller delvis fornyelse i perioden 2007 - 2014, såfremt tilstanden skal fastholdes og efterslæbet fjernes, er opgjort til i alt 800 stk. jf. Tabel 4.2.5.

Et højt investeringsniveau vil bringe Banedanmarks broer i en steady-state tilstand, karakteriseret ved, at de tiltrængte broarbejder udføres, når det økonomisk set er mest optimalt. Således opstår i princippet ikke situationer, hvor vedligeholdelse på grund af udskydelse må erstattes af en dyrere fornyelse.

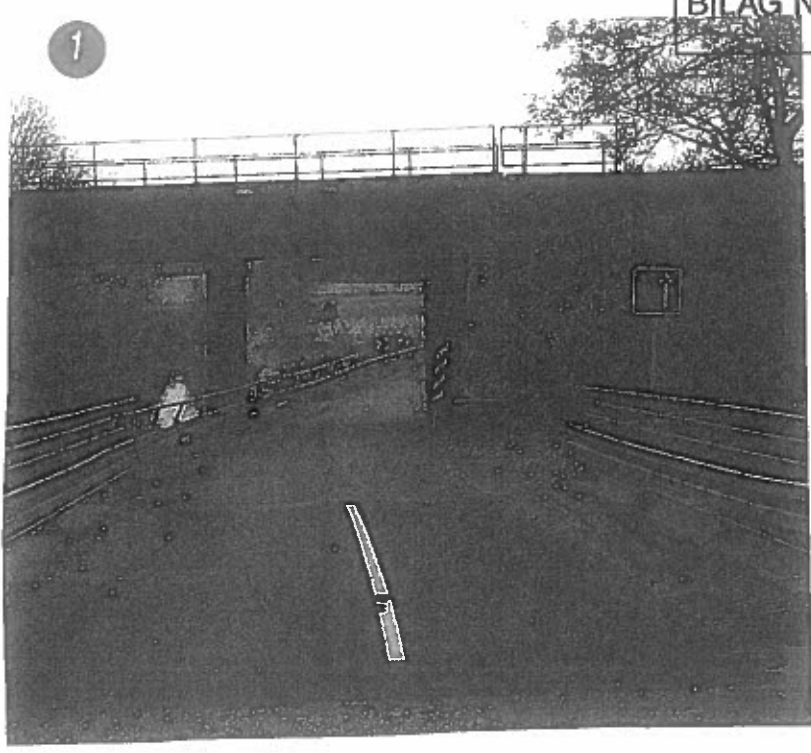
Tabel 4.2.5: Vedligeholdelses- og fornyelsesomfang ved fastholdelse af tilstands niveau og fjernelse af efterslæb 2007-2014

Strækingskategori	Antal broer med behov for fornyelse eller vedligeholdelse fra 2007-2014		
	Fornyelse	Vedligeholdelse	Antal broer i alt
S-bane	5	177	182
Røde	34	156	190
Grønne	74	177	251
Blå	41	72	113
Gods-/rest	20	44	64
Alle baner	174	626	800

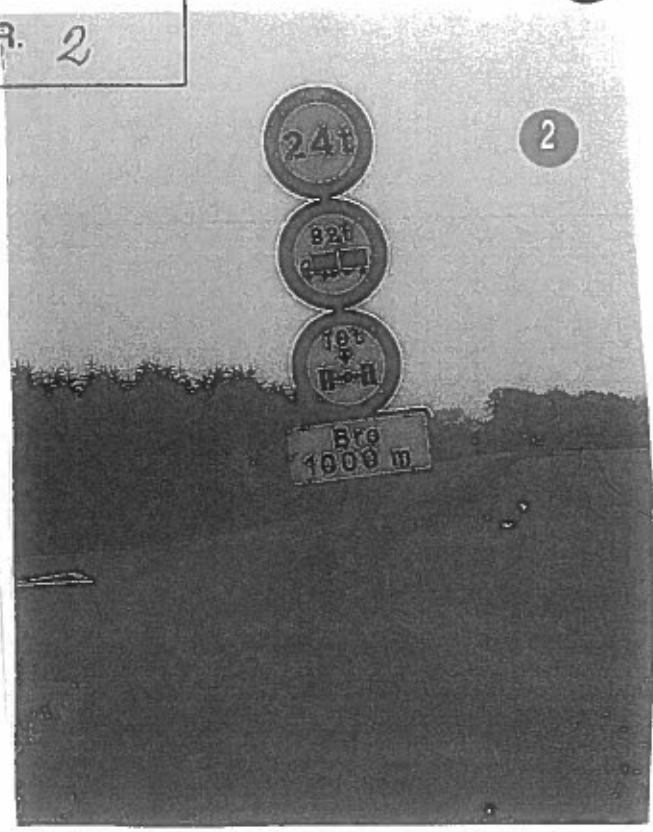
Investeringsmodellen omfatter ikke en række basisomkostninger, herunder bl.a. vedligeholdelse af de store broer, som anført i Tabel 4.2.6. Omkostningerne til basisomkostninger er estimeret af Banedanmarks fagansvarlige til at udgøre i alt 416 mio. kr. for hele perioden 2007-2014 (i 2007-priser), svarende til ca. 52 mio. kr. årligt.

BILAG NR. 2

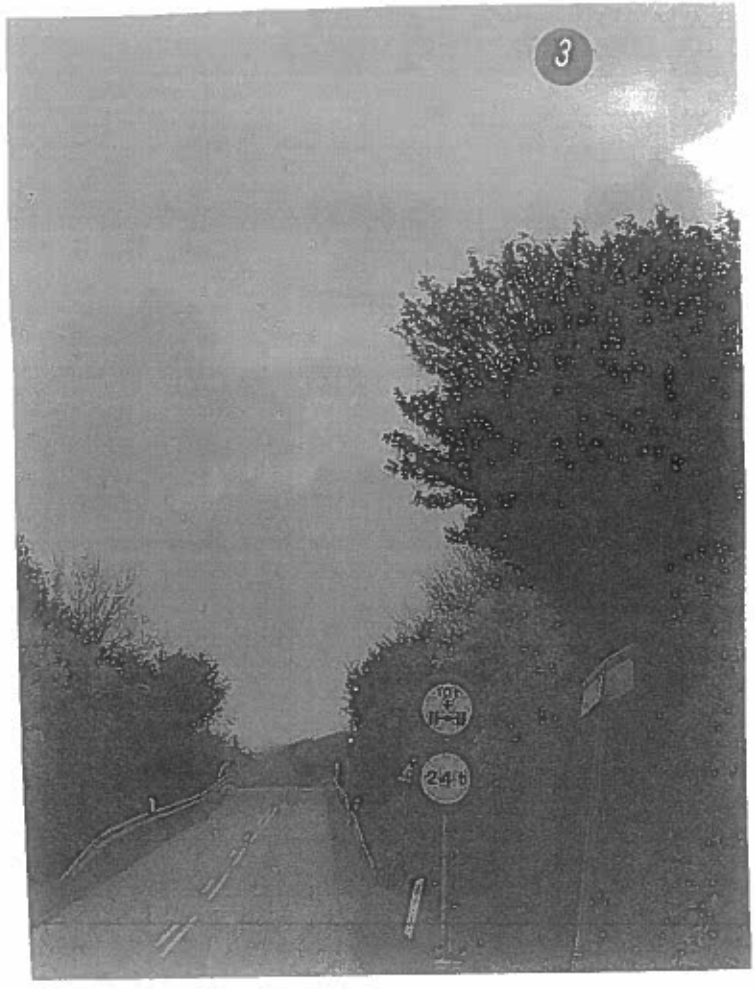
1

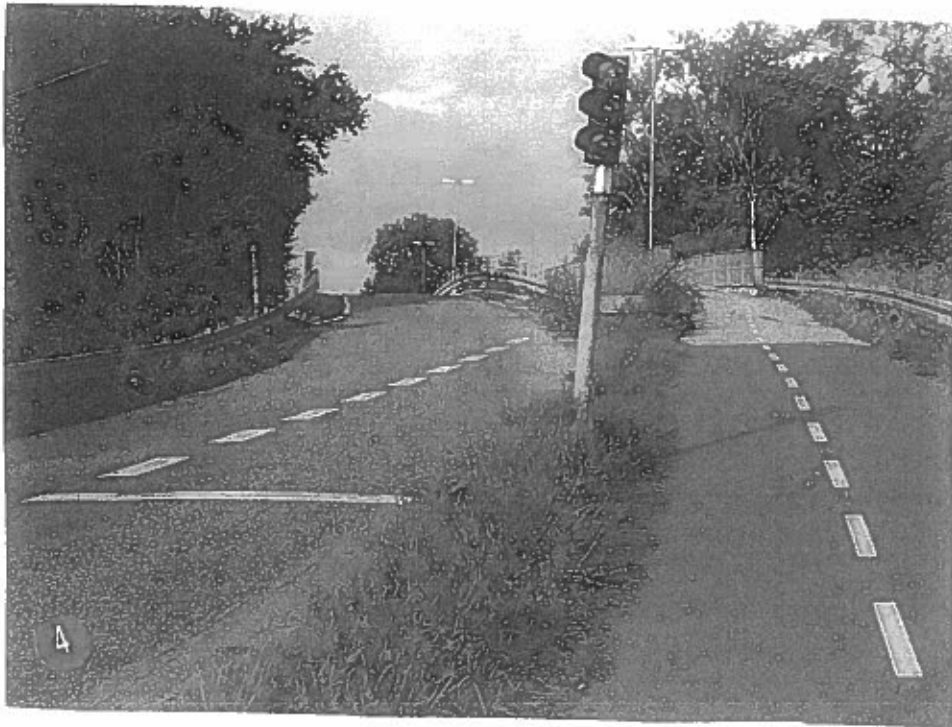


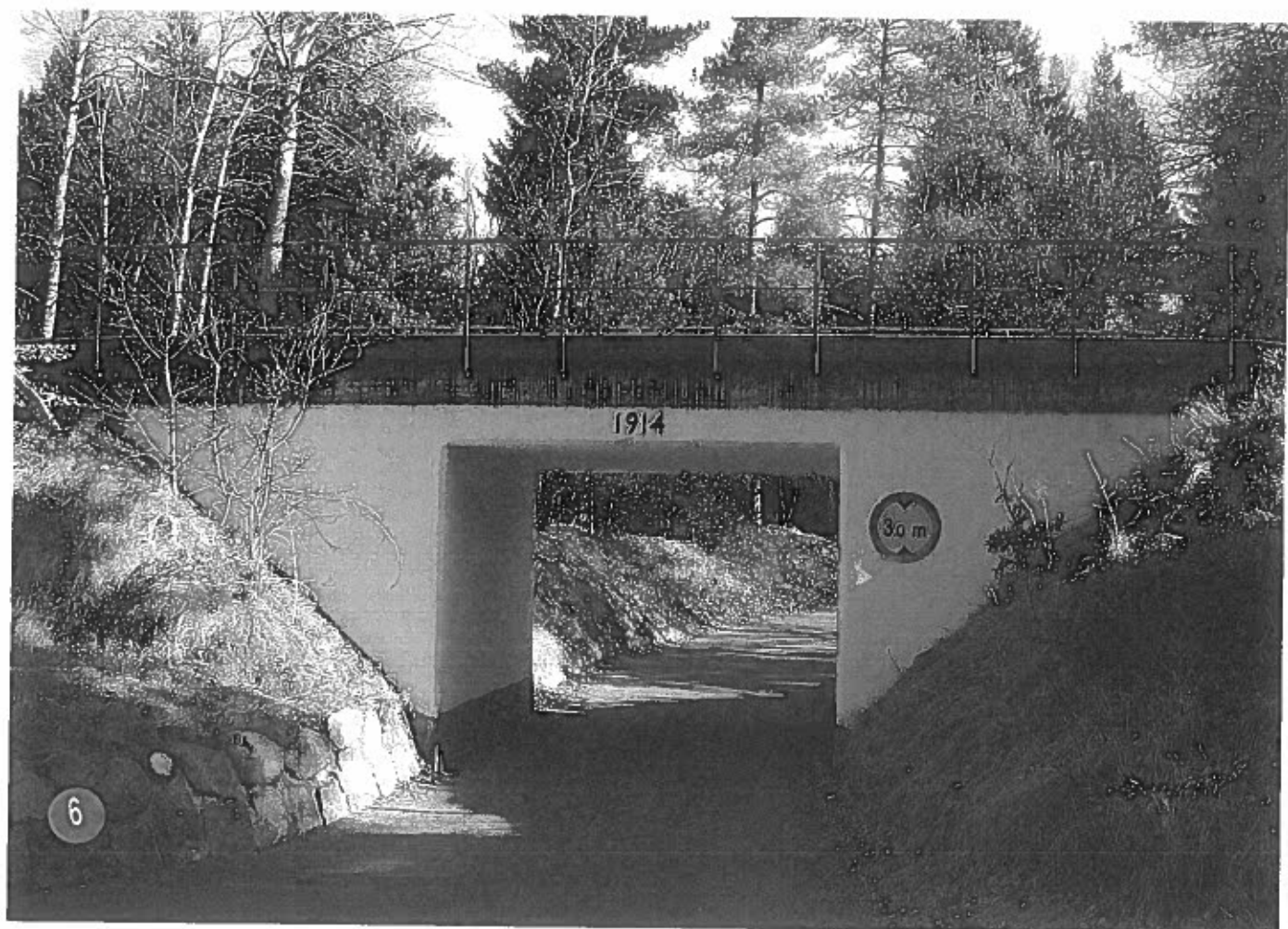
2



3







Bekendtgørelse om forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed

GÆLDENDE

Nr. 1210 af 9. december 2011
Transportministeriet
(Vejdirektoratet)

Bekendtgørelse om forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed
Bekendtgørelsen gennemfører Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/96/EF af 19. november 2008 om forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed (EU-Tidende, nr. L 319, side 59) i medfør af § 109 i lov om offentlige veje, jf. lovbekendtgørelse nr. 1048 af 3. november 2011, og § 95, stk. 1 og 3, i færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1047 af 24. oktober 2011, fastsættes efter bemyndigelse:
Bekendtgørelsens anvendelsesområde

§ 1. Bekendtgørelsen gælder for det transeuropæiske vejnet i Danmark, jf. dog stk. 3.

Stk. 2. Det transeuropæiske vejnet er defineret i beslutning nr. 1692/96/EF af 23. juli 1996 om Fællesskabets retningslinjer for det transeuropæiske transportnet. I Danmark består det transeuropæiske vejnet af vejene med rutenumrene E20, E39, E45, E47 og E55. I netlet indgår Storebæltsforbindelsen og Øresundsmotorvejen, der er en del af E20, samt en kommende Femminforbindelse, der er en del af E47. Vejdirektoratet er vejbeskytteren for størstedelen af vejene i netlet, Sund og Bælt ejer Storebæltsforbindelsen og Øresundsmotorvejen vest for kilometer 70.412, mens Øresundsbroskordiet ejer strækningen øst for denne kilometrering (dvs. Øresundstunnelen og vejstrækningen over Peberholm til landgrænsen mod Sverige). Veje, der beslyres af Vejdirektoratet, benævnes hovedlandeveje.

Stk. 3. Bekendtgørelsen gælder ikke for lunneler omfattet af bekendtgørelsen om minimumssikkerhedskrav for lunneler i det transeuropæiske vejnet.

Trafikikkerhedsmæssige konsekvensanalyser i forbindelse med infrastrukturprojekter

§ 2. For hovedlandevejene skal Vejdirektoratet sikre, at der bliver udført trafikikkerhedsmæssige konsekvensanalyser ved anlægsprojekter for ny vejinfrastruktur eller en væsentlig ændring af det eksisterende vejnet, som indvirker på trafikviklingen.

Stk. 2. For den resterende del af det transeuropæiske vejnet (private veje) skal vej ejeren sikre, at der bliver udført trafikikkerhedsmæssige konsekvensanalyser ved anlægsprojekter for ny vejinfrastruktur eller en væsentlig ændring af det eksisterende vejnet, som indvirker på trafikviklingen.

Stk. 3. Trafikikkerhedsmæssige konsekvensanalyser efter stk. 1 og 2, skal udføres i overensstemmelse med bilag 1.

Trafikikkerhedsrevisioner i forbindelse med infrastrukturprojekter

§ 3. For hovedlandevejene skal Vejdirektoratet sikre, at der bliver gennemført trafikikkerhedsrevisioner ved anlægsprojekter for ny vejinfrastruktur eller en væsentlig ændring af det eksisterende vejnet, som indvirker på trafikviklingen.

Stk. 2. For den resterende del af det transeuropæiske vejnet (private veje) skal vej ejeren sikre, at der bliver gennemført trafikikkerhedsrevisioner ved anlægsprojekter for ny vejinfrastruktur eller en væsentlig ændring af det eksisterende vejnet, som indvirker på trafikviklingen.

Stk. 3. Trafikikkerhedsrevisioner efter stk. 1 og 2, skal gennemføres i overensstemmelse med bilag 2.

Rangordning og forvaltning af sikkerheden i det eksisterende vejnet

§ 4. For hovedlandevejene skal Vejdirektoratet sikre, at der bliver gennemført en rangordning af vejstrækninger med høj ulykkeskoncentration og en rangordning af vejnetlets sikkerhed.

Stk. 2. For den resterende del af det transeuropæiske vejnet (private veje) skal vej ejeren sikre, at der bliver gennemført en rangordning af vejstrækninger med høj ulykkeskoncentration og en rangordning af vejnetlets sikkerhed.

Stk. 3. Rangordninger efter stk. 1 og 2, skal gennemføres som beskrevet i bilag 3.

§ 5. Vejdirektoratet skal sikre, at vejstrækninger på hovedlandevejene, som bør prioriteres højt på baggrund af resultaterne af rangordningerne efter § 4, bliver analyseret af et ekspertudvalg.

Stk. 2. For den resterende del af det transeuropæiske vejnet (private veje) skal vej ejeren sikre, at vejstrækninger, som bør prioriteres højt på baggrund af resultaterne af rangordningerne efter § 4, bliver evalueret af et ekspertudvalg.

Stk. 3. Analyser efter stk. 1 og 2, skal gennemføres som beskrevet i bilag 3.

§ 6. Hvis Vejdirektoratet vælger at iværksætte afhjælpende foranstaltninger på de hovedlandeveje, der er omfattet af det transeuropæiske vejnet, måltrelles indsatsen mod vejstrækninger omfattet af § 5, stk. 1

Stk. 2. Hvis vej ejeren vælger at iværksætte afhjælpende foranstaltninger på private veje, der er omfattet af det transeuropæiske vejnet, måltrelles indsatsen mod vejstrækninger omfattet af § 5, stk. 2.

Stk. 3. Ved en prioritering af vejstrækninger omfattet af stk. 1, eller stk. 2, skal der gives prioritet til de foranstaltninger, der er nævnt i bilag III, nr. 3, litra c), i direktiv 2008/96/EF af 19. november 2008. Der lægges vægt på de foranstaltninger, der viser det bedste benefit-cost-forhold.

Afmærkning mv.

§ 7. Afmærkning af vejarbejder på hovedlandevejene skal ske i overensstemmelse med bestemmelserne i bekendtgørelse om afmærkning af vejarbejder mv.

Stk. 2. Afmærkning af vejarbejder på den resterende del af det transeuropæiske vejnet (private veje) skal vej ejeren udføre i overensstemmelse med den i stk. 1 nævnte bekendtgørelse.

§ 8. Vejdirektoratet skal offentliggøre vejstrækninger på det transeuropæiske vejnet, hvor der er en høj ulykkeskoncentration. Offentliggørelse sker på www.vejdirektoratet.dk.

Stk. 2. Afmærkning af vejstrækninger med en høj ulykkeskoncentration på hovedlandevejene skal ske i overensstemmelse med bestemmelserne i bekendtgørelse om vejafmærkning og bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning.

Stk. 3. Vej ejeren skal udføre afmærkning af vejstrækninger med en høj ulykkeskoncentration på den resterende del af det transeuropæiske vejnet (private veje) i overensstemmelse med de i stk. 2 nævnte bekendtgørelser.

Sikkerhedsinspektioner

§ 9. For hovedlandevejene skal Vejdirektoratet sikre, at der bliver gennemført trafikikkerhedsinspektioner

Stk. 2. For den resterende del af det transeuropæiske vejnet (private veje) skal vej ejeren sikre, at der bliver gennemført trafikikkerhedsinspektioner.

Stk. 3. Sikkerhedsinspektioner efter stk. 1 og 2, skal gennemføres i overensstemmelse med bilag 4. Beregning af de gennemsnitlige samfundsrammende omkostninger ved ulykker

§ 10. Transportministeriet skal sikre beregning af de gennemsnitlige samfundsrammende omkostninger ved en dødsulykke og de gennemsnitlige samfundsrammende omkostninger ved en alvorlig ulykke.

Stk. 2. Beregninger, jf. stk. 1, skal gennemføres i overensstemmelse med Transportministeriets forskrifter

Bilag til denne bekendtgørelse

§ 11. Vejdirektoratet skal meddele Kommissionen om ændringer af bilag 1-4 i denne bekendtgørelse, senest tre måneder efter de er trådt i kraft.

§ 12. Vejdirektoratet udfører uddannelsesplaner for trafikikkerhedsrevisorer

Stk. 2. Vejdirektoratet sikrer, at trafikikkerhedsrevisorerne modtager en grundlæggende uddannelse, der bliver afsluttet med tilidelse af et kompetencebevis. Vejdirektoratet sikrer al uddannelse af trafikikkerhedsrevisorer, som udfører trafikikkerhedsrevisioner mv. i medfør af denne bekendtgørelse, følger reglementet om opfriskningskurser, jf. dog stk. 5.

Stk. 3. Vejdirektoratet sikrer, at trafikikkerhedsrevisorer, som udfører opgaver i medfør af denne bekendtgørelse, har relevant erfaring eller uddannelse i vejdesign, sikkerhedsrelateret vejteknik og ulykkesanalyse, inden de bliver udråbt.

Stk. 4. Vejdirektoratet certificerer trafikikkerhedsrevisorer, der opfylder kravene, jf. stk. 1-3.

Stk. 5. Trafikikkerhedsrevisorer, der opfylder andre medlemsstaters krav til trafikikkerhedsrevisorer, jf. direktiv 2008/96/EF af 19. november 2008 om forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed, vil også kunne udføre trafikikkerhedsrevisioner mv. i medfør af denne bekendtgørelse

Ikrafttrædelse mv.

§ 13. Bekendtgørelsen træder i kraft den 19. december 2011.

Stk. 2. Bekendtgørelse nr. 1126 af 8. september 2010 om forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed optrædes.

Stk. 3. Senest to år efter at Vejdirektoratet har vedtaget forskrifter om trafikikkerhedsrevisorer, jf. § 12, må trafikikkerhedsrevisorer kun foretages af revisorer eller hold, der omfatter revisorer, som opfylder kravene i § 12, stk. 2-4 eller § 12, stk. 5.

Per Jacobsen

Helga Vind Thomassen

Bilag 1

Trafikikkerhedsmæssige konsekvensanalyser i forbindelse med infrastrukturprojekter, jf. § 2

Den trafikikkerhedsmæssige konsekvensanalyse af et nyt infrastrukturprojekt eller en væsentlig ændring af det eksisterende vejnet, som indvirker på trafikviklingen, skal indgå i det politiske beslutningsgrundlag

- 1) geografisk beliggenhed (f.eks. risiko for oversvømmelser) samt årstidsbestemte klimatiske ændringer og vejforhold i øvrigt
- 2) type af og afstand mellem knudepunkter
- 3) antal og type kørespor
- 4) hvilken type trafik tillades på den nye vej
- 5) vejens funktion inden for netto
- 6) hastigheder
- 7) lævprofiler (f.eks. bredde af kørebane, cykelstier, fortove)
- 8) injeering og længdeprofil
- 9) oversigtsforhold
- 10) udformning af knudepunkter
- 11) tilrådelighedsstillelse af sikre parkeringspladser
- 12) offentlige transportmidler og infrastruktur og
- 13) eventuelle jernbanoverkørsler

Derudover kan revisionen omfatte en granskning af vejens ydre arealer (inkl. grøfter og skråninger), forventet hastighedsniveau, krydsindretninger (inkl. oversigtsforhold), afmærkning (kørebaneafmærkning, færdselsstaver og vejvisning), faciliteter for let trafik, ramper og sideanlæg, eventuelle interimsforanstaltninger mv. Såfremt projektet ikke er revideret på trin 1, bør trin 2-revisionen omfatte elementer af trin 1, herunder især funktion i forhold til den valgte vejtype.

Trin 3-revisionen foregår inden udbudsarbejdet færdiggøres, og inden projektet sendes i udbud. For projekter udbudt på et tidligere stadium (hvor entreprisen inkluderer projektering) skal revisionen foregå inden anlægsarbejdet starter. Revisionen skal omfatte en granskning af følgende:

- 1) geometrisk udformning
- 2) harmonisering i forbindelse med færdselsstaver og anden afmærkning
- 3) belysning af oplyste veje og vejkryds
- 4) vejudstyr
- 5) vejsidemiljø, herunder beplantning
- 6) fysiske hindringer ved vejsiden
- 7) bløde trafikanters forhold (f.eks. fodgængere, cyklister, motorcyklister)
- 8) brugervenlig tilpasning af beskyltelsesanordninger (rabatter og autoværn for at mindske faren for bløde trafikanter)

Derudover kan revisionen omfatte granskning af detalituddforming af kryds, lævprofil (kørselsdynamisk og vandafledningsmæssigt), signalanlæg, belysningsvalg, interimsforanstaltninger (midlertidig regulering og afmærkning), sammenhæng mellem nye og eksisterende veje, transport til arbejdsplads med materialer mv.

Trin 4-revisionen foregår umiddelbart inden og/eller umiddelbart efter åbning af det færdige anlæg. Revisionen skal omfatte en besigtigelse af anlægget, hvor der lægges særlig vægt på at vurdere følgende:

- 1) trafikanternes sikkerhed og synlighed under forskellige forhold, fx mørke og normale vejforhold
- 2) færdselsstavers og anden afmærknings læsbarhed
- 3) vejbelægnings tilstand

Derudover kan revisionen omfatte oversigtsforhold, placering af udstyr mv. Trin 5-revisionen foregår ca. et år efter indlægning (inden det normale første-års-efterblik).

Revisionen skal omfatte en besigtigelse af det færdige anlæg og en vurdering af, om trafikantene bruger anlægget efter hensigten. Derudover bør revisionen omfatte granskning af ulykkesdata, hastighedsniveau, oversigtsforhold, afmærknings og belægnings tilstand, faste genstande – samt en vurdering af, om ændringer ved anlægget, trafikmønstre mv. siden indtagning har påvirket trafikanternes sikkerhed.

For alle trin gælder endvidere, at det kan man vælge at vurdere, om projektlænderingen siden foregående revision har påvirket trafikanternes sikkerhed. Dette kan lade sig gøre, hvis der er elementer fra tidligere trin, der vurderes på ny.

Bilag 3

Rangordning og forvaltning af sikkerheden i det eksisterende vejnet, jf. § 4 og § 5

Rangordning og forvaltning af sikkerheden i det eksisterende vejnet omfatter de to sideordnede aktiviteter

- rangordning af vejrstrækninger med høj trafikskoncentration og
- rangordning af vejnetets sikkerhed

Hver af disse to aktiviteter indeholder følgende aktiviteter, analyse og prioritering, og aktiviteterne foregår grundlæggende efter samme metode som udbudning af sorte pletter (rangordning af vejrstrækninger med høj trafikskoncentration) og udbudning af grønne pletter (rangordning af vejnetets sikkerhed).

Udpegning

Ved rangordning af vejrstrækninger med høj trafikskoncentration foretages mindst hvert 3. år en udpegning (identifikation) af sådanne strækninger (lokalteter) med henblik på nærmere vurdering og

Som grundlag for den trafikikkerhedsmæssige konsekvensanalyse foretages dataindsamling vedrørende trafikikkerheden for det berørte vejnet. Indsamlingen skal omfatte antal registrerede ulykker og personskader, samt trafikmængder med henblik på beregning af ulykkesfrekvenser. Til det berørte vejnet medregnes

- den pågældende projektlægnings (ved ombygning/projekter)
- skærende veje og tilslutningsanlæg i tilknytning hertil
- øvrige veje, hvor projektet forventes at medføre væsentlige ændringer i trafikmængden

Der beskrives et basisscenario for trafikudviklingen, hvori indgår den fremtidige ulykkesituation, såfremt der ikke gennemføres et infrastrukturprojekt.

Stikseprojekterne for alternative løsningsforslag skal indeholde vurderinger af de trafikale konsekvenser. Trafikkerheden i de relevante alternativer vurderes for alle trafikantgrupper, og den forventede trafikikkerhedsmæssige effekt i forhold til den eksisterende situation beskrives. Effekterne beskrives så vidt muligt, på en form, så de efterfølgende kan indgå i en samfundøkonomisk beregning af de relevante alternativer.

Det skal formidles sikres, at muligheden for at forbedre trafikikkerheden for det enkelte alternative løsningsforslag er undersøgt. Dette kan gøres ved, at den obligatoriske trafikikkerhedsrevision på trin 2, jf. § 3, i denne bekendtgørelse, gennemføres for alle relevante alternativer, inden den forventede trafikikkerhedsmæssige effekt beskrives for hvert enkelt alternativ.

For infrastrukturprojekter, der kræver udarbejdelse af VVM, indgår den trafikikkerhedsmæssige konsekvensanalyse i VVM-redigeringen. I den forbindelse præsenteres de trafikikkerhedsmæssige effekter af de foreslåede løsninger (hovedforslaget og alternativer) for offentligheden.

Bilag 2

Trafikkerhedsvurderinger i forbindelse med infrastrukturprojekter, jf. § 3

Hver enkelt trafikikkerhedsrevision af et nyt infrastrukturprojekt eller en væsentlig ændring af det eksisterende vejnet, som indvirker på trafikviklingen, skal foregå efter forskrifterne beskrevet nedenfor.

Infrastrukturprojekter skal trafikikkerhedsvurderes flere gange i løbet af det samlede projektløb. Under punktet Revisionstrin beskrives, hvornår der skal foretages trafikikkerhedsrevision af det enkelte projekt.

Revisionen skal udføres med deltagelse af mindst én person, der er certificeret til at udføre trafikikkerhedsrevisioner, jf. § 12, stk. 4 eller oplyder kravet i § 12, stk. 5, i denne bekendtgørelse.

En revisor må ikke være (og må ikke tidligere have været) involveret i det pågældende projekt på anden vis og må ikke varetage andre interesser i forhold til projektet end de rent trafikikkerhedsmæssige.

Revisoren skal granske projektet på grundlag af logningsmateriale, projektdokumentation mv. og skal udarbejde en skriftlig rapport (revisionsrapport) med kommentarer til projektet. Kommentarerne skal beskrive eventuelle trafikikkerhedsproblemer i projektet på dets aktuelle stadium samt angive forslag til afhjælpning af de beskrevne problemer. Kun de forhold ved projektet, der vurderes at påvirke trafikikkerhedsmæssigt problematiske, skal beskrives i rapporten.

Vejdirektoratet eller vej ejer skal tage stilling til de beskrevne problemer i revisionsrapporten. Såfremt et beskrevet problem ikke afhjælpes på projekts aktuelle stadium, skal Vejdirektoratet eller vej ejeren nedlægge skriftligt for sin afgørelse og herunder angive en begrundelse (vedlægges som bilag til revisionsrapporten).

Revisionstrin

Trafikkerhedsvurderinger af infrastrukturprojekter på det transuropæiske vejnet skal foregå på faste stadier i projektløbet, såkaldte revisionstrin. For vejinfrastrukturprojekter er defineret nedomsående fem revisionstrin:

- Trin 1, planlægning/projekt (programfasen)
- Trin 2, siktseprojekt (forslagsfasen)
- Trin 3, detaljprojekt (projekteringsfasen)
- Trin 4, indtagning (indtøretsesfasen)
- Trin 5, overvågning (første del af driftsfasen)

Alle infrastrukturprojekter skal revideres på trin 2, 3, 4 og 5. Revision på trin 1 vil være relevant for de fleste større projekter, men er ikke påkrævet. Hvis et infrastrukturprojekt ikke revideres på trin 1, vil trin 2-revisionen kunne omfatte elementer af trin 1.

Trin 1-revisionen (ikke obligatorisk) foregår inden offentliggørelse af planforslaget og bør omfatte en granskning af korridorvalg samt funktion i forhold til den valgte vejtype. Derudover kan revisionen omfatte granskning af tracé, lævprofil, krydsantal og -typer, adgangsgrænsning, sammenhæng med eksisterende vej- og stinet, faciliteter for cyklister og fodgængere, hensyntagen til national/regional stinet, kollektiv trafik mv.

Trin 2-revisionen foregår inden politisk vedtagelse af projektet (for projekter der kræver anlægsløb inden vedtagelse af denne) og inden eventuelle ekspropriationer. Revisionen skal omfatte en granskning af følgende:

eventuelt efterfølgende analyse. Udpegningen foretages på basis af registrerede trafikulykker og ved brug af en statistisk metode, der tager hensyn til trafikmængderne på de pågældende strækninger.

For hovedlandsvejene i det transeuropæiske vejnet er Vejdirektoratet ansvarlig for, at udpegningen foretages.

For den resterende del af det transeuropæiske vejnet (private veje) er vej ejer ansvarelig for, at udpegningen foretages.

Ved rangordning af vejnetets sikkerhed foretages mindst hvert 3. år en udpegning af strækninger til nærmere vurdering og eventuelt efterfølgende analyse. Strækningerne udpeges på baggrund af Vejdirektoratets årligt tilberedte beregning af ulykkesfrekvenser, som offentliggøres bl.a. på www.vejdirektoratet.dk. Som minimum skal alle strækninger, der kategoriseres i øverste kategori (højeste ulykkesfrekvens), vurderes med henblik på nærmere analyse.

Analyse

Indledningsvis foretages en vurdering af, om lokaliteterne udpeget ved rangordning af vejstrækninger med høj ulykkeskoncentration eller ved rangordning af vejnetets sikkerhed er relevante for en egenlig, detaljeret analyse. I denne vurdering skal indgå

- om ulykkesbilledet på lokaliteten umiddelbart forekommer påvirkeligt med vejtekniske foranstaltninger, og
- om der i udpegningsperioden er foretaget ombygninger på lokaliteten eller skot ændringer i trafikmønstret, som kan forventes fremover at påvirke ulykkesbilledet og ulykkeskoncentrationen (og således overflødig gøre en detaljeret analyse og efterfølgende ombygning)

For de lokaliteter, der efter den indledende vurdering synes til genstand for egentlig detaljeret analyse, skal analysen indeholde:

- 1) Optegning af ulykkesbilledet i form af kollisiondiagram.
- 2) Afsøgning af ulykkesbilledet for mønstre, overrepræsentationer og andre karakteristika.
- 3) Opslilling af hypoteser om ulykkesforløb og mulige ulykkesfaktorer.
- 4) Gennemførelse af besigtigelse til verifikation eller eventuelt forkastelse af hypoteser. Mindst en deltager i besigtigelsen skal være uddannet trafikikkerhedsrevisor og certificeret til at udføre trafikikkerhedsrevisioner, jf. § 12, stk. 4 eller oplyde kravet i § 12, stk. 5, i denne bekendtgørelse.
- 5) Konklusion vedrørende hypoteser og påvirkelige ulykkesfaktorer.
- 6) Udarbejdelse af et eller flere alternative løsningsforslag på baggrund af de påvirkelige faktorer

Prioritering

De udarbejdede løsningsforslag prioriteres ved for hvert enkelt løsningsforslag at sammenholde den forventede samfundsmæssige besparelse (benefit) med den forventede samfundsmæssige omkostning (cost) ved at implementere løsningsforslaget.

Den forventede samfundsmæssige besparelse ved de enkelte løsningsforslag beregnes efter følgende metode:

For hvert af de udarbejdede løsningsforslag opkøjes den forventede sikkerhedsmæssige effekt kvantitativt i form af en antalsmæssig ulykkesreduktion og en antalsmæssig personskådereduktion i en nærmere fastsat periode

Disse forventede ulykkes- og personskådereduktioner omsettes derefter til monetære enheder ved brug af de officielle entydssprer for samfundsmæssige omkostninger ved trafikulykker, som beregnes jf. § 10 i denne bekendtgørelse.

Den forventede samfundsmæssige omkostning ved at implementere de udarbejdede løsningsforslag beregnes som overslag for hvert enkelt løsningsforslag.

Til sidst opstilles en prioriteret liste, hvor de udarbejdede løsningsforslag rangeres efter deres benefit-cost-forhold. Ved afsætning af midler til at udbedre en eller flere lokaliteter på det transeuropæiske vejnet, lægges udgangspunkt i den prioriterede liste.

Bilag 4

Trafiksikkerhedsinspektioner, jf. § 9

På veje, som indgår i det transeuropæiske vejnet, skal der foretages trafikikkerhedsinspektion mindst hvert fjerde år. Hver enkelt inspektion skal foregå efter forskrifterne beskrevet nedenfor.

En inspektion bør gennemføres med deltagelse af mindst en person, som er certificeret til at udføre trafikikkerhedsrevisioner, jf. § 12, stk. 4 eller som opfylder kravet i § 12, stk. 5, i denne bekendtgørelse. F-oud for hver enkelt trafikikkerhedsinspektion leverer Vejdirektoratet eller vej ejeren det materiale (tegningmateriale, trafik og ulykkesoplysninger mv.), som skønnes nødvendig for inspektionen.

Den eller de personer, der foretager inspektionen, skal gennemgå det udleverede materiale og herefter foretage en systematisk besigtigelse af den pågældendes vejstrækning. Besigtigelsen bør normalt altid omfatte en trafikikkerhedsmæssig vurdering af

- 1) færdselslovar, vejvæsningslovar samt kant- og baggrundsaftærrkning

- 2) kørebanefærdmærkning
- 3) vejbelægningens tilstand
- 4) oversigtsforhold
- 5) sikkerhedszone (afstand til faste genstande) og
- 6) trafikantadfærd, herunder hastighedsniveauet.

Rapportet af besigtigelsen afleveres til Vejdirektoratet eller vej ejeren i form af en samlet rapport, som indeholder:

- Kortlægning og beskrivelse af forhold, som har medvirket eller vil kunne medvirke til ulykker og/eller personskader
- Forslag til løsning/forbedring af hvert enkelt identificeret sikkerhedsproblem.
- Forslag til prioritering/planlægning af indsatsen (eksempelvis opdelt i tiltag, der bør gennemføres straks, og tiltag, der bør gennemføres i forbindelse med kommende større vedligeholdelsesarbejder)

Kun de forhold ved den pågældende vejstrækning, der vurderes problematiske med hensyn til

trafiksikkerheden, skal beskrives i rapporten.

Vejdirektoratet eller vej ejeren lægger stilling til problemerne beskrevet i inspektionsrapporten. Stillingen kan eventuelt ske i dialog med den eller de personer, der har foretaget inspektionen. Derefter beslutter Vejdirektoratet eller vej ejeren, hvilke tiltag der sættes i værk som konsekvens af inspektionen, herunder forslag til prioritering

Notat

20.01.2014

Udkast til høringsforslag til jernbanelov, 22.12.2014

14 Bemærkninger til § 64 uafhængig tredjeparts vurdering

I forbindelse med infrastrukturforvalterens projekt for vejrelaterede sikkerhedsforanstaltninger forudsætter vejmyndigheden en trafiksikkerhedsrevision i overensstemmelse med vejreglerne ved forelæggelse af projektmateriale for vejmyndigheden. Dette er en uafhængig tredjeparts vurdering.

Det forudsættes, at projektmateriale tegningsmæssigt har den fornødne tekniske stand samt projektbeskrivelse, hvor der som paradigme kan benyttes den i vejreglen "Håndbog – Vejsignaler – anlæg og planlægning", december 2013.

Det er væsentlig fra projektstart, der, til forelæggelse for Trafikstyrelsen samt sidenhen Havarikommissionen ved uheld, er det fornødne dokumentationsmateriale.

Aktuelt har undertegnede fået projektmateriale fra infrastrukturforvalteren, der ved rådgiver har udarbejdet for nogle overkørsler på Roskilde-Køge strækningen i forbindelse med signalprojektet.

Materialet har så ringe en standard, herunder ingen projektbeskrivelse med angivelse af før efter spærretid.

Projektmateriale har en standard, hvor det ikke er muligt at tage stilling til projektet.

Der bør i § 64 være en kort beskrivelse suppleret med et paradigme for projektmateriale.

Carl Dixen Pedersen

Konsulent

Notat

20.01.2015

Høringsudkast til forslag til jernbanelov, 22.12.2014

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

15

Til § 62 anføres:

"Bemyndigelsen vil kunne benyttes til at fastsætte regler om hvem, der har ansvaret for vejbelægningen i niveauoverkørsler fra nærmeste skinne og ud mod vejen. Dette er en udvidelse i forhold til gældende ret"

Bemærkning:

Undertegnede er enig i KL's bemærkninger om denne problemstilling anført i høringssvar, dateret 26.08.2014.

Det bør tilføjes, at vejmyndigheden overtager belægningen, når den af infrastrukturforvalteren er bragt i overensstemmelse med gældende vejregler.

Endvidere foreslås, at infrastrukturforvalteren uden beregning stiller banevagt til rådighed ved udførelsen af belægningsarbejder tæt på skinne.

Carl Dixen Pedersen

Konsulent

Notat

20.01.2015

Udkast til høringsforslag til jernbanelov, 22.12.2014

16 Ud over den fejl fra Transportministeriet, der er omtalt i notat: "Transportministeriets fejl, at der ikke i lovforslaget (22.12.2011) er taget højde for det hørings svar, som Vejdirektoratet afgav d. 03.11.2011 til forslaget vedrørende bestemmelser om jernbaneoverkørsler samt, at dette hørings svar er tilgået Transportudvalget" er der også begået fejl fra departementets side med henvisning til det efterfølgende

"Kort beslutningsreferat fra møde i koordinationsgruppen for projekt om organisering af jernbaneoverkørselsområdet", dateret 12. februar 2007.

Heraf fremgår, at arbejdsgruppen med eksperter fra Trafikstyrelsen og Vejdirektoratet havde afleveret ministeriets ønskede resultat med anbefaling af Trafikstyrelsen. Arbejdsgruppen havde tre gange fastholdt den blandede model, hvor faglighed og myndighed fulgtes ad, dvs. Trafikstyrelsen for banesiden og Vejdirektoratet for vejsiden.

Arbejdsgruppen blev nedlagt.

"L25 Forslag til lov om ændring af lov om offentlige vej" fremsat d. 08. oktober 2008.

I pkt. 2.2. Transportministeriets overvejelser fremgår:

"En arbejdsgruppe med repræsentanter fra Trafikstyrelsen og Vejdirektoratet fik i 2006 til opgave at se på rollefordelingen mellem vej- og jernbanemyndigheder og andre aktører på området for jernbaneoverkørsler.

Arbejdet blev afsluttet med en rapport om organisering af jernbaneoverkørselsområdet"

Dette er en fejlinformation, idet det var ministeriet, der udarbejdede rapporten.

Af Folketingsdebatten fremgår følgende udtalelse fra Anders Samuelsen:

"Og som baggrund for det, som vi taler om i dag, ligger der jo en rapport fra en arbejdsgruppe, og der finder vi det klart fornuftigt at følge de anbefalinger, som der er lagt op til fra ministeriets side!"

Fra ministeriet kommer der en mail d. 17. november 2010 kl. 13.37 til Vejdirektoratet angående vejregler "Jernbaneoverkørsler og -overgange åbne for almindelig færdsel", høringsudgave, som var godkendt af vejreglerådet.

Ministeriet stopper materialet ud fra, at der er forhold som Vejdirektoratet ikke har hjemmel til at fastsætte.

Dette er ikke korrekt, der er alene en hjælp til vejsiden i forbindelse med stillingtagen til projekter fra Banedanmark, nu når Vejdirektoratet ikke længere skal være myndighed.

Dette er en fejlurdering at stoppe regelforslaget.

Banedanmark meddeler ved notat af 26.04.2010 angående "Banedanmarks høringsvar til udkast til Transportministeriets bekendtgørelse om sikkerhedsforanstaltninger i jernbaneoverkørsler"

Heraf fremgår bl.a.:

"Hvis Banedanmark skal forvalte alle vejvendte sikkerhedsforanstaltninger i jernbaneoverkørsler, vil det medføre udgifter af bebyrdende karakter.

Banedanmark har på nuværende tidspunkt hverken den faglige kompetence eller økonomiske og personalemæssige ressourcer til at overtaget et så omfattende forvaltningsområde"

Departementet har således ved sine handlinger stoppet en faglig oprustning af vejmyndigheder og banesiden.

Af mødereferatet af 22.12.2010 mellem Banedanmark og Odense kommune angående faglighed.

Hele det forløb forbedrede ikke et i forvejen anstrengt forhold mellem vejmyndighederne og banesiden tværtimod.

Carl Dixen Pedersen

Konsulent

NOTAT

DEPARTEMENTET

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

Banekontoret

Bettina Elisa Rolskov-Eriksen
Telefon 33 92 79 80
bro@trm.dk
Kort beslutningsreferat fra møde i koordinationsgruppen for projektet om organiseringen af jernbaneoverkørselsområdet den 12. februar 2007

Der blev den 12. februar 2007 holdt statusmøde i koordinationsgruppen for projektet om organiseringen af jernbaneoverkørselsområdet.

På mødet deltog:

- Jeppé Gaard (departementet)
- Bettina Rolskov-Eriksen (departementet)
- Lisa Pontoppidan Chahil (departementet)
- Martin Munk (Trafikstyrelsen)
- Konrad Hove (Trafikstyrelsen)
- Carl Dixen Pedersen (Vejdirektoratet)
- Niels Christian Skov Nielsen (Vejdirektoratet)

På mødet blev baggrunden for projektet og den hidtidige fremdrift i projektet kort gennemgået og drøftet.

Departementet har måttet konstatere, at processen mv. er langt efter kommissoriet og den aftalte tidsplan. Departementet har hidtil modtaget en beskrivelse af den "blandede" model fra arbejdsgruppen, som departementet har stillet supplerende spørgsmål til. Kort inden mødet har Trafikstyrelsen endvidere fremsendt en overordnet beskrivelse af en model, hvor Trafikstyrelsen varetager myndighedsopgaverne på området. Endelig har Trafikstyrelsen på sit kvartalsmøde med departementet den 1. februar 2007 tilkendegivet, at det næppe vil være realistisk at forvente en fælles beskrivelse af alle tre modeller fra den nedsatte arbejdsgruppe.

①

②

③

Med henblik på at få projektet ind i en proces, hvor den oprindelige tidsplan kan overholdes (afrapportering maj 2007), har styregruppen besluttet, at ændre processen således, at:

- Departementet skriver rapporten med bidrag fra henholdsvis Trafikstyrelsen og Vejdirektoratet



- Der gennemføres høring over rapportudkastet fra slutningen af marts til medio april 2007

Side 2/2

Det aftales på mødet, at Vejdirektoratet leverer udkast til beskrivelse af den "blandede" model og en model, hvor Vejdirektoratet varetager myndighedsopgaverne på området, samt fordel og ulemper ved de to modeller.

Det aftales desuden, at Trafikstyrelsen leverer udkast til beskrivelse af den "blandede" model og en model, hvor Trafikstyrelsen varetager myndighedsopgaverne på området, samt fordel og ulemper ved de to modeller.

Desuden bedes Vejdirektoratet eller i relevant omfang Trafikstyrelsen fremsende:

- en beskrivelse/tegning af de forskellige typer sikringsanlæg og hvad de indeholder
- en oversigt over de sikrede/usikrede overkørsler på henholdsvis privatbanerne og statsbanerne
- tegninger over overkørselstyper og udstyr

Tidsfristen for Trafikstyrelsens og Vejdirektoratets levering af ovenstående er **senest den 22. februar 2007**.

I det omfang der viser sig at være behov herfor vil departementet fremsende supplerende spørgsmål til styrelserne. Styrelserne bedes være opmærksomme på, at der i den forbindelse kun vil blive givet korte tidsfrister.

Departementet bad desuden om, at styrelserne allerede nu indarbejder i deres planlægning, at departementets udkast til rapport vil komme i høring og skulle behandles i ugerne 15 og 16 i 2007. Departementet lægger på grund af den ændrede proces vægt på, at der gennemføres en grundig behandling af høringsudkastet i styrelsen.

BRO



Folketinget, Christiansborg
1240 København K.
Tlf.: +45 3337 5500
Mail: folketinget@ft.dk

L 25 Forslag til lov om ændring af lov om offentlige veje.

(Sikkerhedsforanstaltninger i jernbaneoverkørsler).

Af transportministeren

Lars Barfoed (KF)

Samling: 2008-09

Status: Stadfæstet

L 25 (som fremsat): Forslag til lov om ændring af lov om offentlige veje. (Sikkerhedsforanstaltninger i jernbaneoverkørsler).

Fremsat den 8. oktober 2008 af transportministeren (Lars Barfoed)

Forslag

til

Lov om ændring af lov om offentlige veje

(Sikkerhedsforanstaltninger i jernbaneoverkørsler)

§ 1

I lov om offentlige veje, jf. lovbekendtgørelse nr. 432 af 22. maj 2008, foretages følgende ændringer:

1. I § 84, stk. 1, ændres »jernbanestyrelse« til: »jernbaneinfrastrukturforvalter« og »jernbanestyrelsen« til: »jernbaneinfrastrukturforvalteren«.

2. I § 84, stk. 2, ændres »jernbanens« til: »jernbaneinfrastrukturforvalterens« og »jernbanen« til: »jernbaneinfrastrukturforvalteren«.

3. § 86, stk. 1, 2. pkt., affattes således:

»Ministeren fastsætter nærmere regler herom, herunder om tilsyn og klageadgang til Jernbaneklagenævnet.«

4. I § 86, stk. 2, ændres to steder »jernbanestyrelse« til: »jernbaneinfrastrukturforvalter«.

5. I § 86, stk. 3, ændres »de myndigheder, der er nævnt i stk. 1,« til: »relevante myndigheder og virksomheder«.

6. I § 86, stk. 5, ændres to steder »jernbanestyrelse« til: »jernbaneinfrastrukturforvalter«.

7. I § 87 ændres »jernbanestyrelse« til: »jernbaneinfrastrukturforvalter« og to steder »jernbanen« til: »jernbaneinfrastrukturforvalteren« og »jernbane« til: »jernbaneinfrastrukturforvalter«.

§ 2

Loven træder i kraft den 1. januar 2009.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Lovforslagets formål

Formålet med lovforslaget er at ophæve bestemmelsen vedrørende jernbaneoverkørsler om, at det er vejbestyrelsen eller vejmyndigheden, som udarbejder forslag om sikkerhedsforanstaltninger, der skal godkendes af transportministeren. I stedet foreslås det at give ministeren en bemyndigelse til at fastsætte nærmere regler om godkendelsen, herunder om ansvaret for at stille forslag om sikkerheden, tilsynet og klageadgangen. Desuden

foretages en mindre ajourføring af vejlovens terminologi på jernbaneoverkørselsområdet.

For at opretholde det høje sikkerhedsniveau i jernbaneoverkørslerne er det vigtigt, at der er en klar ansvarsdeling mellem de forskellige aktører på vej- og jernbaneområdet samt et effektivt tilsyn.

2. Sikkerhedsforanstaltninger i jernbaneoverkørsler

2.1 Gældende ret

2.1.1 Lov om offentlige veje og lov om jernbane

Kap. 7 i lov om offentlige veje om forholdet til jernbaner indeholder regler om bl.a. sikkerhedsforanstaltninger i jernbaneoverkørsler, der er åbne for almindelig færdsel. Efter § 85 kan der fastsættes nærmere regler om disse foranstaltninger, der kan bestå af f.eks. oversigtsarealer, lyssignaler og automatiske bomanlæg. § 86, stk. 1, indeholder bestemmelser om, at forslag til nye eller ændrede sikkerhedsforanstaltninger skal forelægges for transportministeren, og at det er vejbestyrelsen eller vejmyndigheden, som efter inddragelse af jernbaneinfrastrukturforvalteren og politiet stiller forslagene. Efter § 86, stk. 2, kan der gives påbud om at etablere eller forbedre sikkerhedsforanstaltningerne, og i § 86, stk. 3, er fastsat, at der skal gives tilladelse, hvis sikkerhedsforanstaltningerne skal gøres mindre omfattende. Endeligt indeholder kap. 7 regler om, at det som udgangspunkt er statskassen, som betaler for sikkerhedsforanstaltningerne, jf. § 86, stk. 5 og 6.

Lov om jernbane (jernbaneloven), jf. lovbekendtgørelse nr. 567 af 9. juni 2008, gælder også for jernbaneoverkørsler som en del af jernbaneinfrastrukturen og indeholder bl.a. regler om sikkerheden i kap. 8 c, herunder om fastsættelse af regler i § 21 h, tilsynet i § 21 i og j, tilladelser efter § 21 k og påbud efter § 21 l, stk. 3 og 4.

2.1.2 Ansvar for sikkerhed og tilsyn mv.

Jernbaneinfrastrukturforvalteren (Banedanmark) stiller forslag om sikkerheden i jernbaneoverkørslerne på statens jernbanelovgivning. Det kan være forslag om etablering af f.eks. signaler. Efter § 86, stk. 1, i lov om offentlige veje er det imidlertid vejbestyrelsen eller vejmyndigheden - dvs. Vejdirektoratet eller vedkommende kommune - som stiller forslag til transportministeren om nye eller ændrede sikkerhedsforanstaltninger vedrørende jernbaneoverkørslerne for så vidt angår den vejvendte del.

Hvad angår tilsynet med sikkerheden, er det Trafikstyrelsen, som efter regler i jernbanelovgivningen har tilsynet med, at jernbaneinfrastrukturforvalteren varetager sikkerheden for jernbanen, herunder for så vidt angår dele af jernbaneoverkørslerne. Trafikstyrelsens tilsyn kan overordnet set beskrives som et audit- og risikobaseret tilsyn, der i det væsentlige er funderet på jernbaneinfrastrukturforvalterens opstilling af nødvendige sikkerheds- og kontrolsystemer samt et tilsyn med, at jernbaneinfrastrukturforvalteren har en forsvarlig og effektiv sikkerhedsledelse. Tilsynet er baseret på almindelige kompetencer til at give tilladelser og udstede påbud, herunder påbud om eksempelvis at have sikkerhedsledelsessystemer. Disse regler gælder dog i dag ikke den del af sikkerhedsforanstaltningerne, der er omfattet af lov om offentlige veje, f.eks. vejvendte lyssignaler og bomanlæg (herefter benævnt vejvendte sikkerhedsforanstaltninger). Her består tilsynet alene af godkendelses- og påbudskompetencer direkte efter kap. 7 i lov om offentlige veje.

Den samme deling af tilsynet med jernbaneoverkørslerne gælder, når det drejer sig om klageadgang. Hvad angår jernbaneinfrastrukturforvalterens klagemuligheder vedrørende Trafikstyrelsens afgørelser om jernbaneoverkørsler, er der i vidt omfang alene klageadgang til Jernbaneklagenævnet og ikke til Transportministeriet, jf. jernbanelovens kap. 10 og bekendtgørelse om Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser nr. 1549 af 17. december 2007. Denne ordning gælder imidlertid ikke de vejvendte sikkerhedsforanstaltninger. Her er der klageadgang til transportministeren efter de almindelige regler om administrativ rekurs.

2.2 Transportministeriets overvejelser

En arbejdsgruppe med repræsentanter fra Trafikstyrelsen og Vejdirektoratet fik i 2006 til opgave at se på rollefordelingen mellem vej- og jernbanemyndigheder og andre aktører på området for jernbaneoverkørsler. Arbejdet blev afsluttet med en rapport om organisering af jernbaneoverkørselsområdet (november 2007). Rapporten har i 2007 været sendt i høring i udkastform. Transportministeren har orienteret Folketingets Trafikudvalg om rapportudkastet i brev af 29. marts 2007 (TRU alm. del - Bilag 349) og om den endelige rapport med høringsnotat i brev af 21. december 2007 (TRU alm. del - Bilag 56).

Rapporten indeholder en gennemgang af, hvordan området er reguleret i dag og anbefaler, at myndighedsopgaverne samles hos Trafikstyrelsen. Det anbefales endvidere, at den samlede infrastrukturforvaltning

af jernbaneoverkørslen varetages af jernbaneinfrastrukturforvalteren. Efter artikel 3 i Rådets direktiv 91/440/EØF af 29. juli 1991 om udvikling af Fællesskabets jernbaner hører sikkerhedsforanstaltninger i jernbaneoverkørsler til jernbaneinfrastrukturen.

På denne baggrund foreslås det, at den eksisterende bestemmelse i § 86, stk. 1, om, at det er vejbestyrelsen eller vejmyndigheden, som udarbejder forslag om sikkerhedsforanstaltninger i jernbaneoverkørsler til transportministerens godkendelse, ophæves. Forslaget er, at transportministeren bemyndiges til at fastsætte regler om godkendelsen, herunder om tilsynet med sikkerheden, bl.a. om adgangen til at give tilladelser og påbud, samt klageadgangen.

Formålet er at fastsætte i en bekendtgørelse, at jernbaneinfrastrukturforvalteren har ansvaret for sikkerheden i selve jernbaneoverkørslen og sørger for ministerens godkendelse, inden der gennemføres et projekt. Det svarer til praksis i dag, idet det er jernbaneinfrastrukturforvalteren (Banedanmark), som i kraft af sit ansvar for jernbaneinfrastrukturen stiller forslag om sikkerheden i overkørslen og ikke vejbestyrelsen og vejmyndigheden. Vejbestyrelsen og vejmyndigheden skal efter forslaget fortsat have ansvaret for vejsikkerheden op til jernbaneoverkørslen. Det er hensigten, at jernbaneinfrastrukturforvalteren i forbindelse med udarbejdelsen af sine forslag skal sikre, at vejbestyrelsen eller vejmyndigheden høres, således at hensyn til den sikre afvikling af vejtrafikken også inddrages. Vejbestyrelsen eller vejmyndigheden skal dog også have mulighed for selv at stille forslag til jernbaneinfrastrukturforvalteren vedrørende sikkerheden i jernbaneoverkørslen.

Hensigten med transportministerens bemyndigelse er desuden at sikre, at de bestemmelser om Trafikstyrelsens tilsyn og klageadgang mv., der allerede gælder for jernbanenettet i medfør af jernbanelovgivningen og dermed for jernbaneoverkørslen, vil kunne udvides til at gælde de vejvndte sikkerhedsforanstaltninger. Forslaget vil ikke indebære væsentlige ændringer for jernbaneinfrastrukturforvalteren (Banedanmark), der i forvejen er omfattet af tilsynsreglerne i jernbanelovgivningen for dele af jernbaneoverkørslen. Forslaget om at ændre på adgangen til at fremsætte forslag om sikkerhedsforanstaltninger medfører en konsekvensændring af § 86, stk. 3.

Endeligt foreslås det generelt at ændre betegnelsen for jernbanestyrelsen og jernbanen til jernbaneinfrastrukturforvalter i overensstemmelse med den gældende betegnelse på jernbaneområdet i dag.

3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Lovforslaget har ikke økonomiske konsekvenser for det offentlige. Forslaget ændrer ikke på de gældende betalingsbestemmelser, hvorefter udgifter til etablering, drift og vedligeholdelse af sikkerhedsforanstaltningerne som udgangspunkt afholdes af statskassen, jf. § 86, stk. 4 og 5.

Lovforslaget har ikke administrative konsekvenser for det offentlige (Banedanmark).

For god ordens skyld bemærkes, at den overførsel af myndighedsopgaver, der skal finde sted fra Vejdirektoratet til Trafikstyrelsen, samlet set ikke skønnes at have økonomiske konsekvenser for det offentlige.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Lovforslaget har ikke økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet.

5. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget har ikke miljømæssige konsekvenser

6. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget har ikke EU-retlige aspekter.

7. Høring

Lovforslaget er sendt i høring hos de myndigheder og organisationer, der fremgår nedenfor. Høringssvarene vil blive fremsendt til Folketingets Trafikudvalg ledsaget af de kommentarer, som udtalelserne måtte give anledning til. Følgende myndigheder og organisationer er blevet hørt:

Det næste punkt på dagsordenen er:

8) 1. behandling af lovforslag nr. L 25:

Forslag til lov om ændring af lov om offentlige veje. (Sikkerhedsforanstaltninger i jernbaneoverkørsler).

Af transportministeren (Lars Barfoed).

(Fremsættelse 08.10.2008).

Forhandling

Kl. 13:02

Den fg. formand (Bent Bøgsted):

Forhandlingen er åbnet. Hr. Kristian Pihl Lorentzen.

Kl. 13:02

(Ordfører)

Kristian Pihl Lorentzen (V):

De farligste steder i trafikken er jo som regel der, hvor forskellige trafikformer krydser hinanden. Det gælder også for jernbaneoverkørsler, hvor jernbanen og vejen skærer hinanden. Alene de sidste 4 måneder har vi oplevet to tragiske dødsulykker ved jernbanoverskæringer i Vestjylland. Sådanne ulykker er voldsomme, og det er klart, at de gør et stort indtryk på os alle sammen.

Der er altså behov for maksimal politisk fokus på, hvordan vi forebygger ulykker ved jernbanoverskæringerne. Det handler ikke blot om tryghed for de vejfarende, der skal krydse banen, det handler også om tryghed for togpassagererne og for lokoførerne ved jernbanen.

Derfor hilser Venstre det velkommen, at regeringen med dette lovforslag sikrer en klar ansvarsfordeling omkring sikkerheden ved jernbanoverskæringer. Fremover bliver det fuldstændig entydigt, at Banedanmark får ansvaret for at stille forslag om sikkerhedsforanstaltninger ved overkørslerne. Hidtil har dette ansvar jo været delt in mellem vejmyndighederne og jernbanen. Og som vi alle ved, er delt ansvar ikke altid den mest effektive løsning. Nu bliver der altså fuldstændig klarhed om ansvaret. Med lovforslaget bliver der også klarhed om tilsynet med jernbaneoverkørsler. Det samles ét sted, nemlig hos Trafikstyrelsen.

Venstre ser også frem til de kommende forhandlinger om den trafikale investeringsplan, hvor fortsat sikring af jernbaneoverkørslerne bør være et fokuspunkt. Det drejer sig om, at vi får udryddet alle de sorte pletter i forbindelse med jernbanerne, ganske som vi gør det i forbindelse med vejene.

Samlet set indebærer dette lovforslag en styrkelse af sikkerheden omkring et af de farligste steder i trafikken, nemlig jernbaneoverkørslerne. Venstre kan derfor støtte lovforslaget.

Kl. 13:04

Den fg. formand (Bent Bøgsted):

Tak til ordføreren. Der er ingen korte bemærkninger.

Den næste ordfører er hr. Jens Christian Lund.

Kl. 13:04

(Ordfører)

Jens Christian Lund (S):

Indledningsvis vil jeg gerne lykønske ministeren med jobbet som minister.

Jeg vil sige med hensyn til det her lovforslag, at vi med glæde skal stemme for dette lovforslag, som vi mener vil sikre en klar ansvarsfordeling i forbindelse med jernbaneoverkørsler.

Vi må jo også konstatere, at det synspunkt deles af folk i samfundet uden for Christiansborg, for der kom ikke nogen bemærkninger til lovforslaget. Og så må vi gå ud fra, at det er, fordi man synes, at det er udmærket.

Som det vil være ministeren bekendt, er det jo et område, som vi tidligere har drøftet meget. Vi har bl.a. tidligere stillet en række spørgsmål. Og jeg må sige, at vi har fået rimelig gode svar fra ministeren.

Det er et væsentligt område. Derfor er jeg også glad for at se, at ministeren har taget konsekvensen og er kommet med dette lovforslag. Vi ved jo, at der har været en række meget beklagelige ulykker ved jernbaneoverkørsler.

Den fg. formand (Bent Bøgsted):

Tak til ordføreren. Hr. Anders Samuelson.

Kl. 13:

(Ordfører)

Anders Samuelson (LA):

Vi kan også fra Liberal Alliances side støtte forslaget. Det er jo svært, hvis man ikke er ekspert på området, præcis at vide, hvilken måde man organiserer det her bedst på. Og som baggrund for det, som vi taler om i dag, ligger der jo en rapport fra en arbejdsgruppe, og der finder vi det klart fornuftigt at følge de anbefalinger, som der er lagt op til fra ministeriets side.

Kl. 13:1

Den fg. formand (Bent Bøgsted):

Tak til ordføreren. Så er det transportministeren.

Kl. 13:1

Transportministeren (Lars Barfoed):

Jeg vil gerne sige tak til ordførerne for indlæggene og for den velvillige behandling, man har givet lovforslaget fra alle sider. Der er jo fra alle ordføreres side peget på behovet for, at der bliver en klar ansvarsfordeling og en klar myndighedsstruktur på det her område, og det er også det, forslaget lægger op til. Hr. Jens Christian Lund præciserede det ved at sige: Nu ligger ansvaret hos ministeren. Men jeg vil sige, at det har det sådan set gjort hele tiden, forholdet har bare været det, at det var forskellige myndigheder, der refererede til transportministeren, som har haft forskellige ansvar i den her forbindelse, og der får vi nu samlet set en bedre og mere klar og enkel struktur for, hvordan beslutningerne skal træffes, hvordan processerne skal være, og det skulle gerne gå hen og gavne sikkerheden i sidste ende. Så tak for de mange udmærkede bemærkninger.

Hr. Jens Christian Lund fandt så anledning til at starte en lille debat om uddannelsen af lokoførere, og det supplerede hr. Kim Christiansen. Og jeg kan sige, at jeg ikke har tænkt mig at fortsætte diskussionen ved den her lejlighed, for det tror jeg måske vil føre for langt, hvis vi tager en længere diskussion om det - og det kan også være, at formanden ville gribe ind, for det har jo ikke noget med sagen at gøre - men jeg er opmærksom på, at der også er nogle problemstillinger der.

Jeg vil sige til hr. Jens Christian Lund, at jeg naturligvis også vil lytte til, hvad Jernbaneforbundet har at sige i den forbindelse, og jeg håber også på en god dialog med Jernbaneforbundet om de her problemstillinger. Men det er helt jo klart sådan, som flere også har påpeget, at de steder, der er mest sårbare overhovedet, er lige præcis jernbaneoverkørslerne, fordi jernbanen og vejen skærer hinanden, og der er de, der skal skære jernbanen, altså meget sårbare, hvis der ikke er en ordentlig sikring.

Regeringen lægger meget vægt på trafikikkerheden, og derfor lægger vi ikke mindst vægt på sikkerheden i forbindelse med jernbaneoverkørslerne. Nu får vi så en klar ansvarsfordeling, nogle klare linjer for, hvem der er ansvarlig for sikkerheden i jernbaneoverkørslerne, og vi får samtidig sikret et effektivt og entydigt tilsyn med sikkerheden.

Det skal være - og det er et nyt ord, jeg har lært - jernbaneinfrastrukturforvalteren, som der står i lovforslaget, som er den ansvarlige for at stille forslag om sikkerhedsforanstaltninger i jernbaneoverkørsler, og jernbaneinfrastrukturforvalteren her i landet er jo altså Banedanmark. Det vil også stemme med gældende EU-regler om, hvad der hører til jernbanen, og det svarer i øvrigt også til praksis i dag, hvor det er Banedanmark, som kommer med forslag til sikkerheden.

I den nuværende situation er drifts- og anlægsansvaret for jernbaneoverkørslerne jo delt mellem vejbestyrelser og vejmyndigheder på den ene side og jernbaneinfrastrukturforvalteren på den anden side, og det kan så skabe lidt tvivl om, hvor ansvaret egentlig ligger. Det er det, vi råder bod på med det her lovforslag, der jo også er baseret på en grundig analyse af, hvordan vi skal gøre det.

Det er på samme måde med tilsynet med sikkerhedsforanstaltningerne i jernbaneoverkørslerne. Så også det skal vi have samlet på et sted, og det bliver hos Trafikstyrelsen, som i forvejen fører et udbygget tilsyn med Banedanmark, hvis jeg må være så fri at sige det i stedet for at sige jernbaneinfrastrukturforvalteren. I dag er det tilsyn delt mellem Trafikstyrelsen og Vejdirektoratet med sådan lidt overlappende myndighedskompetencer, og det giver altså i sidste ende mulighed for, at man træffer modstridende afgørelser, og det kan vi jo ikke have; det kan også gå hen og betyde, at nogle afgørelser falder mellem to stole, så der ikke bliver truffet nogen afgørelse. Nu får vi sikret, at tingene kommer i orden, og at der bliver truffet nogle entydige afgørelser.

Det er jo, som jeg sagde før, et større analysearbejde, der ligger til grund for det lovforslag, som vi nu behandler. Helt tilbage i 2006 blev der faktisk nedsat en arbejdsgruppe, hvori både departementet i Transportministeriet og Trafikstyrelsen og Vejdirektoratet deltog, der skulle se på organiseringen af hele det tilsyn med jernbaneoverkørslerne og også på foranstaltningen af sikkerheden på jernbaneoverkørselsområdet. Vi fik så en rapport i 2007, og de anbefalinger, som er blevet givet i den rapport, ligger til grund for det lovforslag, som vi behandler.

Formålet med lovforslaget er jo dybest set, at ministeren får bemyndigelse til at kunne udmønte forslaget om organisering af jernbaneoverkørselsområdet, og deri ligger jo nærmere, at transportministeren skal kunne fastsætte regler om godkendelse af sikkerhedsforanstaltninger, herunder også regler om tilsyn og mulighed for at fastsætte en klageadgang til Jernbaneklagenævnet. Jeg skal så i øvrigt henvise til bemærkningerne til lovforslaget, hvor det nærmere er beskrevet, hvordan den udmøntning skal ske.

Jeg siger som sagt tak for den pæne behandling, forslaget har fået fra alle sider, og jeg ser selvfølgelig også frem til en velvillig behandling i udvalget og stiller mig til rådighed for udvalgets eventuelle spørgsmål.

Kl. 13:2

Den fg. formand (Bent Bøgsted):

Tak til ministeren.

Da der ikke er flere, som har bedt om ordet, er forhandlingen sluttet.

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg dette som vedtaget.

Det er vedtaget.

Fra: TRM Pernille Kisling-Møller [mailto:PKM@TRM.dk]

Sendt: 17. november 2010 13:51

Til: DIR-KVA

Cc: TRM Mikkel Sune Smith; TRM Lisa Pontoppidan Chahil; TRM Søren Møller Larsen; TRM Thomas Jørgensen; Niels Chr. Skov Nielsen; Petra Schantz; Carl Jens Dixen Pedersen

Emne: VS: Høring af Vejregelforslaget "Jernbaneoverkørsler og overgange åbne for almindelig

færdsel"

Departementet har erfaret, at Vejdirektoratet har sendt vedhæftede udkast til regler i høring hos Trafikstyrelsen "inden den officielle høringsperiode".

Dette står vi noget uforstående over for, idet vi jf. vedhæftede mail udtrykkeligt har gjort opmærksom på, at materialet ikke indeholder forhold, som Vejdirektoratet skal fastsætte regler om. Som følge heraf skal materialet naturligvis ikke i ekstern høring, ligesom det ikke skal sendes til Trafikstyrelsen mhp. principielle bemærkninger.

Departementet skal derfor indskærpe over for Vejdirektoratet, at materialet ikke udsendes i ekstern høring. Vi gør samtidig opmærksom på, at Vejdirektoratet heller ikke skal lave regler for privatbanernes overkørsler.

Til jeres orientering har vi bedt Trafikstyrelsen om ikke at besvare jeres høring.

Venlig hilsen

Pernille Kisling-Møller
Fuldmægtig

Transportministeriet
Ministry of Transport
Center for Kollektiv Trafik
Frederiksholmskanal 27 F
DK-1220 København K

Fra: "Carl Dixen Pedersen" <cdp@hlaug.dk>

Til: "Per Antvorskov" <pnt@vd.dk>

Cc: "Ulrik Winther Blindum" <ub@vd.dk>; <pkm@trm.dk>; <nsn@vd.dk>; "Henrik Ludvigsen" <hl@vd.dk>

Sendt: 18. november 2010 00:49

Emne: Re: Høring af Vejregelforslaget "Jernbaneoverkørsler og overgange åbne for almindelig færdsel" Her Per

Sent på aftenen lige hjemkommet kan jeg oplyse at vi står meget uforstående over for TRM's mail, idet Pernille Kisling-Møller blev orienteret om vejregelforslaget, at det havde været i Vejregelrådet og det var aftalt at forslaget skulle i minihøring hos Trafikstyrelsen og Banedanmark. PKM bad om det i første omgang kun blev sendt til Trafikstyrelsen. Efterfølgende har PKM meddelt at der er noget i vejregelforslaget som ikke er i overensstemmelse med en hjemmel som Vejdirektoratet havde og som blev tilbagekaldt i forbindelse med vejlovsændringen pr 01/01-2009 uden det helt nøjagtig er blevet specificeret. Det skulle være noget med afmærkningsbekendtgørelserne. Dette blev drøftet i TRM 2008, hvor NSN helt klart gav udtryk for sin holdning og som iøvrigt er i overensstemmelse hvad der er anført i udredningsrapporten om myndighedsændring. Det er aftalt med PKM at vi skulle prøve at udrede problemstillingen i næste uge. Umiddelbart set er der et fortolkningsproblem hvad den førnævnte hjemmel har omfattet og blev praktiseret.

Jeg er på kontoret igen på mandag

Mvh
Carl Dixen

VEJE OG STIER I ÅBENT LAND

JERNBANEOVERKØRSLER OG -OVERGANGE ÅBNE FOR ALMINDELIG FÆRDSEL

Hæfte 4.5

HØRING
Svarfrist dd. mmm. 2010

21. okt. 2010

Vejregelrådet

 **Vejdirektoratet**

FORORD

Dette hæfte omhandler vejregler for jernbaneoverkørsler åbne for almindelig færdsel. Hæftet er en del af serien af vejregler for åbent land, der omfatter:

- Planlægning af veje og stier i åbent
- Planlægning af veje og stier i åbent land eksempler
- 1 Forudsætninger - geometrisk udformning
- 2 Tracering
- 3 Hæfte 3, Tværprofiler Håndbog
- 3x Hæfte 3x, Tværprofiler, Eksempler
- 4.0 Planlægning af vejkryds
- 4.1 Prioriterede vejkryds
- Prioriterede vejkryds, Supplement
- 4.2 Rundkørsler
- 4.3 Signalregulerede vejkryds
- 4.4 Toplanskryds
- 4.5 Jernbaneoverkørsler og -overgange åbne for almindelig færdsel
- 4.5x Jernbaneoverkørsler og -overgange; Eksempler

Vejregel for jernbaneoverkørsler foreligger hermed i første udgave. Hæftet erstatter en foreløbig udgave af Regler for sikring af jernbaneoverkørsler åbne for almindelig færdsel. Se nærmere herom i kapitel 1.

Arbejdet med vejreglen er udført under vejregelgruppen Veje og stier i åbent land med følgende sammensætning:

Anders Plovgaard, Vejdirektoratet (formand)
 Ulrich Bach, COWI A/S (sekretær)
 Marianne Rask, Roskilde Kommune
 Carsten Møller, Silkeborg Kommune
 Helle Petersen, Vejdirektoratet
 Lars Juhl Poulsen, Vejdirektoratet

med assistance fra:

Carl Dixen Pedersen, Vejdirektoratet
 Peter Johnsen, Johnsen Consult
 Anders Aagaard Poulsen, Rambøll A/S
 Carsten Pedersen, Rosenfelt & West Engineering A/S
 Ulrik Blindum, Vejdirektoratet
 Kenneth Kjemtrup, Vejdirektoratet
 Jens Thordrup, COWI A/S

og med Petra Schantz som repræsentant for Vejregelsekretariatet

Formålet med vejreglen og væsentlige ændringer af tidligere regler er beskrevet i kapitel 1.

En nomenklatur findes i bilag 1.

1. INDLEDNING

1.1 Indholdet af dette hæfte

Nærværende vejregel har flere formål:

- at beskrive krav til vejudformningen ved jernbaneoverkørsler
- at beskrive de krav, som vejtrafikken stiller mht. sikkerhed, trafikafvikling og komfort over for jernbaneinfrastrukturforvalteren i forbindelse med udarbejdelse af projekter
- at informere vejbestyrelser, politi og jernbaneinfrastrukturforvaltere om den overordnede sammenhæng mellem vej- og jernbanetraffic i jernbaneoverkørsler og overgange.

Nærværende regel er også gældende for veje i byområder, men omfatter ikke sporoverkørsler i havneområder, industriområder og lignende, og den omfatter ikke driftsoverkørsler i henhold til Lov om jernbane.

Til brug i høringsperioden vises forslag til nye bindende regler og forslag til ændringer af bindende regler med lysegrøn markering som i følgende eksempler med understregning af ny tekst og overstregning af ikke gældende tekst:



Notat

26.04.2010

Banedanmarks høringsvar til udkast til Transportministeriets bekendtgørelse om sikkerhedsforanstaltninger i jernbaneoverkørsler

Med henvisning til e-post fra Transportministeriet af 19. april angående udkast til bekendtgørelse om sikkerhedsforanstaltninger i jernbaneoverkørsler forvaltet af Banedanmark, afgives hermed følgende svar:

Overordnet har Transportministeriets udkast til bekendtgørelse om sikkerhedsforanstaltninger i jernbaneoverkørsler udløst bekymring i Banedanmark på en række punkter.

Banedanmarks bekymring går hovedsageligt på den del af bekendtgørelsen der omhandler forvaltningen af den vejvendte del af jernbaneoverkørslerne. Hvis Banedanmark skal forvalte alle vejvendte sikkerhedsforanstaltninger i jernbaneoverkørsler, vil det medføre udgifter af bebyrdende karakter. Banedanmark har på nuværende tidspunkt hverken den faglige kompetence eller økonomiske og personalemæssige ressourcer til at overtage et så omfattende forvaltningsområde. Derfor ønsker Banedanmark en økonomisk konsekvensvurdering samt en tilkendegivelse af, hvorvidt der medfølger medarbejdere og økonomiske midler til at håndtere det nye kompetenceområde med den vejvendte jernbanesikkerhed. Den økonomiske konsekvensvurdering bør fremgå af bekendtgørelsens forarbejder.

Et yderligere bekymringspunkt i forhold til at skulle overtage ovennævnte ansvarsområde er, at der på nuværende tidspunkt ikke findes myndighedsfastsatte regler for de vejvendte sikkerhedsforanstaltninger. Vejdirektoratets regler for sikring af jernbaneoverkørsler som er åbne for almindelig færdsel, fra 1993, har hidtil kun eksisteret i en foreløbig udgave. Reglerne revideres i øjeblikket af Trafikstyrelsen, Sikkerhed, men Banedanmark har endnu ikke set udkast til revisionen, endsige haft lejlighed til at kommentere det. Fraværet af et gældende regelsæt for de vejvendte sikkerhedsforanstaltninger gør baggrunden for Transportministeriets bekendtgørelse uklar.

Banedanmark finder det slutteligt beklageligt, at et udkast til en bekendtgørelse med så vidtrækkende konsekvenser sendes i høring med så kort en frist som tilfældet har været.



Banedanmark kan derudover bidrage med følgende konkrete bemærkninger og ændringsforlag til de enkelte paragraffer i bekendtgørelsen:

Ad § 1

Hvis bekendtgørelsen skal finde anvendelse på eksisterende krydsninger, betyder det så, at overkørselsanlæg som aktuelt ejes af andre skal overgå til Banedanmarks ejerskab og hermed Banedanmarks fornyelses- og vedligeholdelsesomkostninger? Gælder det også eventuelle nye erstatningskrydsninger?

Ad § 2, stk. 1

I § 1 anvendes begrebet "krydsninger" i forbindelse med beskrivelsen af bekendtgørelsens gyldighedsområde. Er krydsninger fællesbetegnelsen eller er det synonymt med jernbaneoverkørsler?

Banedanmark foreslår, at bekendtgørelsen ikke omfatter overgange på stationer. For eksempel kan § 2, stk. 1 tilføjes med følgende: "... der ikke er reguleret af forhold i forbindelse med perroner."

Ad § 3

Der har over nogen tid hersket forskellige principper omkring omkostningsfordeling i forbindelse med sikkerhedsforanstaltninger (skadevolderprincippet og "enhver sit"-princippet). Nu foreslås det, at Banedanmark bærer det samlede ansvar for og omkostninger til sikkerhedsforanstaltninger på både vej- og jernbanesiden.

Da det typisk er vejbestyrelsen som kommer med ombygningsønskerne (cykelsti og fortovej etc.), skal Banedanmark så have mulighed for at afvise/udskyde en vejbestyrelses ombygningsprojekt med den begrundelse, at der ikke findes økonomiske midler til projektet? Skal Banedanmark med andre ord have eneretten til frit at kunne prioritere de forskellige ombygningsønsker?

Det fremgår ikke af bekendtgørelsen, hvilke afgrænsninger der er i forhold til de vejvandede dele af jernbaneoverkørslerne. Betyder bestemmelsen at alle vejskilte og afstribninger er Banedanmarks ansvar?

Ad § 3, stk. 2 og 3

Såfremt Banedanmark fremover og i modsætning til i dag skal betale og stille fornøden jernbanesikkerhedsplan og banevagt til rådighed, er det i Banedanmarks optik mest naturligt at lade vejbestyrelsen betale for den ens og sammenhængende belægning op til skinnerne imens Banedanmark står for resten.

Det fremstår uklart om Banedanmark skal afholde alle omkostninger til de pågældende aktiviteter, uden at kunne viderefakturere udgiften til den egentlige, ansvarlige vej ejer?

Forslag til tilføjelser i bekendtgørelsens § 3:

- Etablering af nye jernbaneoverkørsler sker efter godkendelse ved Trafikstyrelsen (f. eks. nyt stk. 1 – og de øvrige afsnit rykkes derfor)



- Trafikstyrelsen fastlægger regler for sikrings af og færdsel over overkørsler (bør indgå som nyt afsnit 2 efter ovenstående nye afsnit 1)
- Vejbestyrelsen (vejejer) har ansvaret for vedligehold af synlighed i forhold til signaler ved og forud for overkørslen, samt vedligehold af overkørselsrelaterede signaler og vejafmærkning mod overkørslen. Vejbestyrelsen har ansvaret for snerydning igennem overkørslen.

Ad § 4, stk. 2

Teksten er lidt bagvendt, idet det typisk er vejbestyrelsen, som sender ombygningsønsker til Banedanmark.

Ad § 5

Bekendtgørelsens § 5 kan indebære store økonomiske konsekvenser, da det ikke indeholder nogen afgrænsning af, hvornår andre myndigheder kan kræve at sikkerhedsforanstaltningerne i en jernbaneoverkørsel ændres. Banedanmark sætter spørgsmålstejn ved forslagets forvaltningsmæssige brugbarhed.

Forslag til ændringer i bekendtgørelsens § 5:

- 1) Vej-mæssige ændringer, der medfører øget trafik eller på anden måde ændrede trafikale forhold i en jernbaneoverkørsel skal godkendes af Banedanmark.
- 2) Med baggrund i de af Trafikstyrelsen fastsatte regler på området og vurdering af lokale forhold kan den pågældende vejbestyrelse foreslå ændringer i forbindelse med udformning og sikring af overkørslen.
- 3) Banedanmark skal vurdere og om muligt imødekomme forslag ud fra en samlet prioritering på områder.
- 4) Banedanmarks afgørelse kan indbringes for Trafikstyrelsen

(uanset formulering forudsætter afsnittet, at der er regler på området, da det forvaltningsmæssigt ellers vil være uholdbart)

Ad § 5, stk. 2

Det følger af bekendtgørelsens § 5, stk. 2, at det reelt er Trafikstyrelsen der fastsætter sikkerhedsniveauet for Banedanmarks overkørsler. I tilfælde af at Trafikstyrelsen beslutter at Banedanmark skal følge vejejeren, bør det kunne tildeles ressourcer til Banedanmark til at udføre det beskrevne forslag.

Ad § 6

Ingen bemærkninger

Ad § 7

Det bør være Transportministeriet der, som øverste bevilligende instans, træffer afgørelser i disse sager, som reelt vedrører økonomi.

Ad § 8 og 9

Ingen bemærkninger.



Mødereferat - Udkast

Vedr.: **Afsluttende sagsbehandling vedrørende overkørsler på Svendborgbanen**

Mødedato og tidspunkt: 21.12.2010 kl. 13:00

Mødested: Odense kommune

Forfatter: XATR

Mødedeltagere:

<u>Navn</u>	<u>Stilling</u>	<u>Firma</u>
Helle Mærsk	Driftsingeniør	Odense Kommune
Thomas Povlsen	Trafiksikkerhedsmedarbejder	Odense Kommune
Mogens Bruun	Politiassistent, trafiksektionen	Fyns Politi
Jørgen Thomsen	Områdechef Anlæg & Fornyelse	Banedanmark
Preben Jørgensen	Projektchef	Banedanmark
Mads Dalgaard	Projektleder	Banedanmark
Anne Trine Rasmussen	Projektleder	Banedanmark

Formålet med dagens møde var derfor at gennemgå status på fremdriften af de allerede aftalte aktioner (fra mødet 25.08.10), samt at gennemgå og aftale samarbejdet imellem Banedanmark, Odense Kommune og Fyns Politi omkring screeningsarbejdet og den efterfølgende behandling af screeningsresultaterne.

Odense kommune ville gerne indgå i dialogen, men Helle Mærsk pointerede at Odense Kommune ikke selv besidder den nødvendig ekspertise, og derfor kan vurdere det nødvendigt, at få tilknyttet en rådgiver. Det kan betyde, at kommunen på et senere tidspunkt ville kunne komme med supplerende bemærkninger eller ønsker. Det blev accepteret af Banedanmark med den bemærkning, at vi ikke kan holde en evig åben dør for nye ideer.

Det blev aftalt, at kommunen involverer deres eventuelle rådgiver så snart screeningsresultatet foreligger til videre behandling, således at der senest den 31. januar 2011 foreligger en fælles handlingsplan, som er godkendt af såvel Banedanmark, Odense Kommune og Fyns Politi.

UHA!!



NOTAT

17 Høringssvar - Lovforslag om jernbane

KL vil indledningsvis takke for at have fået lov om jernbane i høring.

KL vil gerne rose initiativet med at modernisere lovgivningen og gøre loven mere klar og brugervenlig.

Konkrete bemærkninger

KL har nogle få konkrete bemærkninger vedr. overkørsler.

KL har med tilfredshed bemærket i § 63, stk. 2, at udgifter til drift og vedligeholdelse af anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørsler, der er åbne for almindelig færdsel, afholdes af infrastrukturforvalteren. Det må opfattes således, at det i "Lov om ændring af lov om jernbane og lov om offentlige veje" af 18.06.2012 ad § 3, stk. 2 anførte bortfalder, således at alle sikrede overkørsler er ejet af infrastrukturforvalteren.

I forhold til § 63, stk. 3 "Når anlægsarbejder på vejnettet medfører behov for etablering af nye eller ændring af bestående anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørsler, afholdes udgifterne hertil af vedkommende vejbestyrelse eller vedkommende vejmyndighed. Tilsvarende afholdes udgifterne af infrastrukturforvalteren, hvis etablering af eller ændring i sikkerhedsforanstaltningerne skyldes anlægsarbejder på banenettet" skal bemærkes følgende:

I forslag til "Lov om ændring af lov om jernbane og lov om offentlige veje" anføres det i bemærkningerne til dette lovforslags enkelte bestemmelser, at der til § 21z (tilsvarende ad § 63, stk. 2) er ændret betydeligt i forhold til cirkulære nr. 132 af 06.12.1985 ved ændring af en vej igennem en

Den 26. august 2014

Sags ID: 1898839

Dok.ID: 1898839

NIS@kl.dk

Direkte 3370 3431

Mobil 4033 7065

Weidekampsgade 10

Postboks 3370

2300 København S

Telefon 3370 3431

www.kl.dk

Side 1/4

overkørsel, hvilket medfører betydelige udgifter for vejbestyrelserne i forhold til den hidtidige lovgivning.

Det anføres: "Ordnningen svarer til den, der findes i dag osv." Det findes der ingen dokumentation for i relation til det faktuelle. KL ønsker Transportministeriets vurdering af dette.

KL har fået tilsendt vedlagte notat af en ekstern konsulent, dateret 21.08.2014. I notatet er der tilvejebragt en oversigt for, hvem der har betalt for sikringsforanstaltninger ved ændring af vejens tværprofil igennem en sikret overkørsel. Notatet vedlægges til orientering.

For de kommunale vejbestyrelser er det underordnet om en sikret overkørsel er beliggende på stats- eller privatbanenettet, i relation til lovgivningen er de ens.

Derfor anser KL sætningen "Ordnningen svarer til den der findes i dag osv." som upassende.

Det har været et grundlæggende princip helt tilbage fra krydsningsloven og senest CIR nr. 132, at ved anlægsarbejder på vejnettet igennem en overkørsel, som ikke kan sidestilles med en ny vej, har staten (nu Banedanmark) afholdt udgifterne til de fornødne ændringer af sikringsforanstaltningerne.

Mere end 95 procent af disse anlægsprojekter er trafiksikkerhedsfremmende for både vej- og togtrafik, eksempelvis cykelstier.

KL foreslår, at § 63, stk. 3 ændres til:

"Når anlægsarbejder på vejnettet medfører behov for etablering af nye eller ændring af bestående anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørsel, afholdes udgifterne hertil af infrastrukturforvalteren. Ved en ny vejs krydsning afholder vejbestyrelsen udgifterne til sikringsforanstaltningerne, hvis der ikke kan nedlægges en nærved sikret overkørsel eller der flyttes betydelig vejtrafik fra andre overkørsler til den nye vej."

Denne formulering vil efter KL's opfattelse ikke medføre merudgifter for staten, når projekterne er udført efter gældende lovgivning. I de statslige udgifter forudsættes også at indeholde sikkerhedsplaner, banevagt, projektbehandling etc.

Der undgås også, når staten yder tilskud til et cykelstiprojekt, at infrastrukturforvalteren inddrager en betydelig del af tilskuddet ved stiens krydsning af banen til sikringsforanstaltninger. KL har modtaget beskrivelser af projekter der grundet uforudsete udgifter fordyres og ikke kan gennemføres indenfor tilskuddet. KL skal derfor anmode om, at der ved puljer og bevillinger tages højde for udgifter til dette.

I bemærkningen til § 63 er omtalt ansvaret for vejbelægningen i niveauoverkørsler fra nærmeste skinne og ud mod vejen.

KL har ved en tidligere høring om denne problemstilling konstateret stor usikkerhed hos de kommunale vejbestyrelser om gældende regler. Bemærkningerne var: Mange belægningsskader ved skinner, huller og revner specielt ind til 2 m fra skinne, klager til Banedanmark, der ikke reageres på, forsikringsskader, store problemer med, at der stilles banevagt, klager fra naboer over støj fra ujævnheder i og ved overkørsler, nedsat sikkerhed og kørselskomfort etc.

I Trafikstyrelsens BEK nr. 1094 fra 2010 er anført: "Banedanmark er ansvarlig for at vedligeholde overkørselsbelægningen mellem skinnerne og vejbelægningen ud til 2,5 m fra nærmeste skinne eller længere, hvis det aftales med vedkommende vejbestyrelse eller vejmyndighed." I den efterfølgende BEK nr. 1142 fra 2011 er denne regel udtaget uden nærmere forklaring overfor vejbestyrelserne.

For den gennemkørende vejtrafik i en overkørsel, bør belægningen være i overensstemmelse med vejreglernes krav til længdeprofil, jævnhed etc. Vejbestyrelserne er myndighed for vejen indtil nærmeste skinne.

For at få et klart vedligeholdelsessnit mellem infrastrukturforvalter og vejbestyrelse vil KL foreslå, at problemstillingen hæves op på lovniveau således, at der til § 63 suppleres med følgende stk. 4:

"Infrastrukturforvalteren har ansvaret for vedligeholdelse af vejens belægning imellem nærmeste skinne og vejsignalerne. Vejbestyrelsen kan kræve, når denne belægning har huller, revner og manglende friktion, at få udbedret disse af hensyn til vejfærdselns sikkerhed og komfort. Hvis vejbestyrelsens krav ikke efterkommes indenfor en fastsat tidsfrist, kan vejbestyrelsen lade arbejdet udføre på infrastrukturforvalterens regning."

Niveaufrie krydsninger er i lovforslaget omtalt på side 41 med:

"Ifølge § 8a, stk. 3 (2012 loven) kan transportministeren efter høring af den relevante jernbaneinfrastrukturforvalter og vejbestyrelse pålægge jernbaneinfrastrukturforvalteren eller vejbestyrelsen at anlægge eller udbygge viadukter til sikring af vejtrafikken i jernbaneoverkørsler, der er åbne for almindelig færdsel.

Ift. 2.7.2 (s. 42) "Transportministeriets overvejelser og forslag" anføres: *"der er ikke fundet anledning til at videreføre den gældende § 8a, stk. 3, og § 21z om transportministerens mulighed for at pålægge jernbaneinfrastrukturforvalteren eller vejbestyrelsen at anlægge og eller udbygge viadukter, og om at udgifterne til dette afholdes af staten. Bestemmelserne vurderes til at være forældede, idet bestemmelserne ikke findes at være anvendt i en længere årrække."*

Efter KL's opfattelse er der i forbindelse med niveaufrie krydsninger ikke det fornødne grundlag for en vurdering af konsekvenserne for de kommunale vejbestyrelser, og foreslår derfor at den nuværende § 8a, stk. 3 (2012 loven) bortfalder.

KL skal opfordre til, at den nuværende lovparagraf bibeholdes samt, at der foretages en screening af en trafiksikkerhedsrevisor af viadukter med kommunale vejes krydsning.

Med venlig hilsen

Nikolaj Sveistrup