

Folketinget

Transportudvalget

04.05.2015

Forslag til ændring i ændring af jernbaneloven angående det anførte i "Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser" til § 62.

I det foreslåede stk. 2:

"Bestemmelserne fastslår det såkaldte "skadevolderprincip", hvorefter den instans, ... osv."

Forslag: "Skadevolderprincip" lyder utroligt negativt. I de mange år undertegnede har administreret jernbaneoverkørsler for Vejdirektoratet, har der aldrig været et vejprojekt, der havde negativ indflydelse på sikkerheden i en jernbaneoverkørsel.

Det foreslås herved "det såkaldte "skadevolderprincip"" fjernes.

Endvidere anføres "..., som hovedregel også er den, der skal afholde udgifterne til ... osv."

Der skal herved anmodes om bekræftelse på, at der kan fraviges fra, at vejmyndigheden skal afholde udgifterne til ændringerne/nye sikkerhedsforanstaltninger i forbindelse med et anlægsprojekt?

Efterfølgende i samme punktum anføres:

"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".

Hertil skal bemærkes, at "gældende sikkerhedskrav" ikke er entydig, enhver jernbaneoverkørsel har sine egne krav.

Vejmyndigheden har ved et anlægsprojekt følgende mulighed for at dokumentere grundlag for afvigelse af det generelle krav:

1. Foretage en trafiksikkerhedsrevision af vejprojektet samt jernbaneoverkørselens sikkerhedssituation, der i givet fald dokumenterer, at vejprojektet er trafiksikkerhedsfremmende for jernbaneoverkørslen.
2. Kan påpege, at den almindelige udvikling i vejtrafikken påkræver yderligere anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørslen. Dette argument kan i givet fald dokumenteres ved en trafiksikkerhedsrevision.
3. Vejmyndigheden meddeler ved henvisning til vejlovens § 77 – "Gæsteprincippet", at kabler inkl. sikkerhedsforanstaltninger skal flyttes i fornødent omfang uden udgift til vejmyndigheden.

Endvidere anføres:

”Det betyder, at hvis sikkerhedsniveauet i niveauoverkørslen ændres som følge af et arbejde, afholdes udgifterne til omfattende ændringer eller etablering af anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørsler af vejmyndigheden”

Hvilken størrelsesorden er udgifterne til omfattende ændringer?

Kan det bekræftes, at reinvestering i vejsignalmaster, bomdrev, styreenhed etc. som alligevel skal fornyes i forbindelse med signalprojektet ikke indgår i udgiftsberegningen?

Endvidere anføres:

”Vejmyndigheden skal ligeledes afholde udgifterne ved ændring af eksisterende anlæg, hvor ændringerne er så omfattende, at udgifterne til ændringen sidestilles med udgifterne til etablering af et nyt anlæg”

Hvorledes er et nyt anlæg defineret udgiftsmæssigt?

Hvis et eksisterende anlæg ikke er moderniseret og kan nedlægges således, at vejtrafikken flyttes til en ny krydsning, kan denne modernisering eksempelvis i forbindelse med en ny vejkrydsning, flyttes til den nye krydsning i princippet uden udgift for vejmyndigheden?

Når det anføres ”at udgifterne til ændringen er at sidestille med udgifterne til etablering af et nyt anlæg” forudsættes, at reinvestering i vejsignalmaster, bomdrev, styreenhed etc. ikke indgår i udgiftsberegningen – er dette korrekt?

Endelige anføres:

”Infrastrukturforvalteren har i disse tilfælde ret til at tage højde for samspillet med eksisterende og planlagte arbejder og projekter på banen med henblik på effektiv ressourceudnyttelse, reduktion af gener for banens brugere og lignende”

Det er en 180 graders vending.

Det har altid været en stående administrativ regel under hensyntagen til de bløde trafikanter som den særdeles svage part i jernbaneoverkørsler, at overkørselsejeren i videst muligt omfang fulgte vejmyndighedens anlægsprogram.

Forslag: Det nævnte punktum sløjfes – det må være et aftaleproblem mellem vejmyndighed og infrastrukturforvalter ud fra den enkelte situation – er Transportudvalget enig i dette?

Med venlig hilsen

Carl Dixen Pedersen

Konsulent