



**Ved en tidligere besigtigelse af overkørslen lovede infrastrukturforvalteren, at de to spor ville blive forbundet med en ret linie.**

**Dette skete ikke – nu må specielt store køretøjer vride sig igennem overkørslen.**

**En sporspecialist har bekræftet, at de to spor kunne være lagt i en ret linie.**



**Beboeren ved overkørslen gjorde opmærksom på, at plankerne lå løse.**

**Flere biler havde fået skader på undersiden, når plankerne vippede op ved krydsning af overkørslen.**

**Flere cyklister var væltet i overkørslen.**

# Hver ulykke er én for meget

- et fælles ansvar

Færdselssikkerhedskommissionens  
nationale handlingsplan, 2013-2020



## De 10 fokusområder er følgende:

1. For høj hastighed
2. Spiritus, narkotika og medicin
3. Uopmærksomhed
4. Manglende sele- og hjelmbrug
5. Fodgængere
6. Cyklister og knallerførere
7. Unge bilister op til 24 år
8. Mødeulykker
9. Eneulykker
10. Ulykker i kryds i åbent land

**FAKTA-  
ARK**

# Hver ulykke er én for meget

**Vejene**

Sidst revideret: September 2013

## Bedre ulykkesdata er en forudsætning

Det danske trafik sikkerhedsarbejde 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

## Tilskadekomne fra Landspatientregisteret og politiet



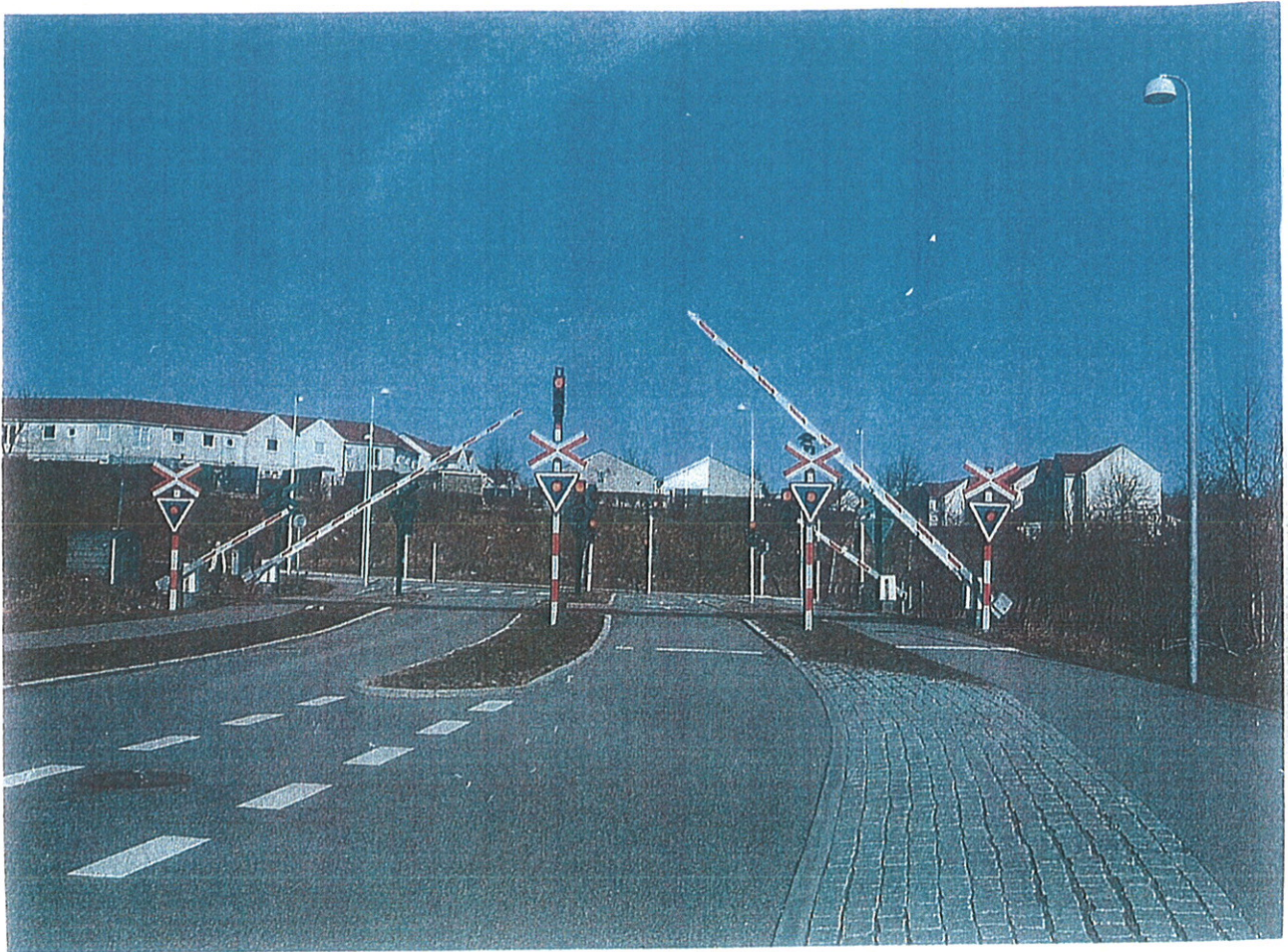
Procentvis fordeling af personskader i 2011 indberettet på skadestuer, på sygehus og af politiet, hvor det er oplyst, at personskaden er sket som følge af en trafikulykke.

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.



**Manglende vedligeholdelse.**

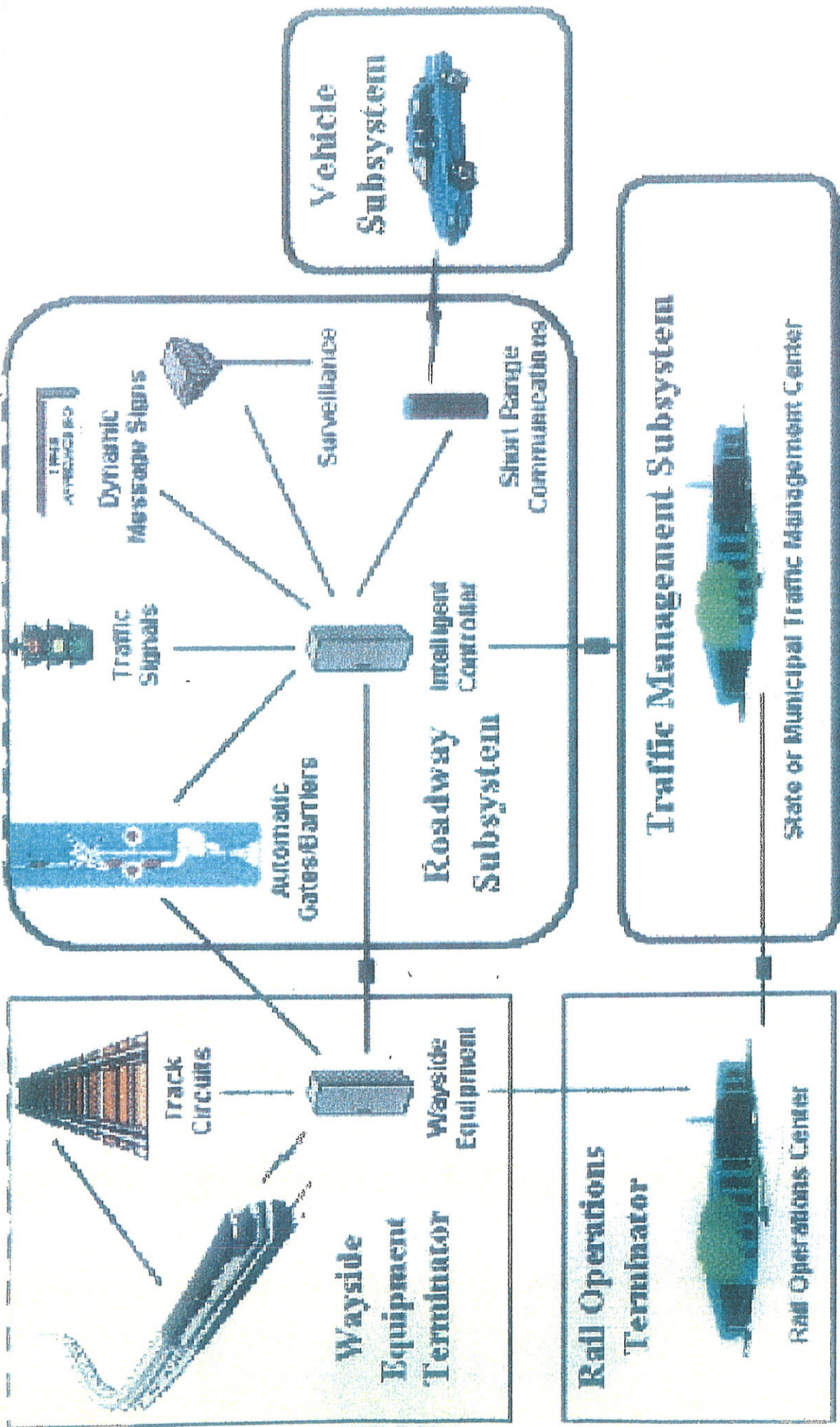


**Myndighedsansvaret i kombinerede overkørsler er uafklaret.**



**Kommunen havde ombygget vejen, men banen udsatte halvbyggensuppleringen.**

**Resultat voldsomt uheld.**



**Bilisten får meddelelse inde i bilen om overkørslen aktiveret.**





**Afbureaukratisering og forenkling?**

# 2001

## "National Highway-Rail Crossing Safety Conference" ved Texas Transportation Institute

### Formål:

- Samling af sikkerhedsekspertter indenfor jernbaneoverkørsler og – overgange med henblik på at udveksle information om innovative muligheder, nye ideer og nyeste teknologi

### Deltagere:

- Repræsentanter fra vej- og banesiden fra hele verden, men hovedsageligt fra USA, da konferencen arrangeres af Texas Transportation Institute. Vejdirektoratet har siden 2001 deltaget i denne årlige konference, som foregår hvert 2. år.

# 2004

## Den amerikanske komite AHB60 "Highway/Rail Grade Crossings" under Transportation Research Board

### Formål:

- Komiteens formål er at forbedre trafikikkerheden i jernbaneoverkørsler og -overgange for både vej- og jernbanetrafik. Herudover er det komiteens formål at vurdere økonomiske konsekvenser, trafikafvikling, køproblemer samt miljøeffekter. Transportation Research Board er en division under det nationale forskningsprogram i USA, og er uafhængig rådgiver for regeringen i tekniske spørgsmål af national betydning.

### Medlemmer:

- Medlemmerne repræsenterer de nationale vejmyndigheder, infrastrukturforvaltere, transportører, forskningsinstitutioner og private firmaer. Herudover er 3 pladser åbne for internationale repræsentanter, hvor det danske Vejdirektoratet er tildelt en af disse.

# 2005

## ”International Crossing Symposium and Managing Trespass Seminar”

### Formål:

- International udveksling af viden, teknologiske nyheder og ideer til fremtidige initiativer om jernbaneoverkørsler

### Deltagere:

- Sikkerhedsspecialister indenfor jernbaneoverkørsler og –overgange samt repræsentanter fra vej- og banesiden fra hele verden. Vejdirektoratet har deltaget i 8. og 9. symposium. Seminaret afholdes hvert 2. år.

Transportministeriet

Banekontoret

26.02.2015

Henvendelse fra Carl Dixen Pedersen om niveauoverkørsler, der er åbne for almindelig færdsel.

Notat dateret 6. februar 2015.

Emne: Vejdirektoratets høringsvar i forbindelse med anmodning fra ministeriet om bemærkninger til udkast til en ny lov, der bl.a. indeholder paragraffer om udgiftsfordeling mellem vejbestyrelser og jernbaneinfrastrukturforvaltere til sikkerhedsforanstaltninger, der er åbne for almindelig færdsel.

Det var således en forhåndshøring af en delmængde og ikke en høring af det samlede udkast til en ny lov.

Vejdirektoratet fik ikke lejlighed til at kommentere ministeriets centrale bemærkninger til lovforslaget:

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

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

Ministeriets senere brev af 11. december 2013 og 8. august 2014.

Det anføres i det modtagne notat af 6. februar 2015:

*"Men det fremgår meget tydeligt af selve lovteksten, hvad der var lovgivers intention med loven"*

Efter drøftelse med flere jurister er der ingen der kan se "hvad der var lovgivers intention med loven".

Det der kan konstateres er, at lovgiverne fik ensidig fejlinformation angående Banedanmarks overkørsler samt Vejdirektoratets bemærkninger ikke blev indarbejdet i lovforslaget.

Det skal herved anmodes om en tydelig beskrivelse af, hvad grundlaget var for lovgivers (hvem?) intention med loven var, herunder aktindsigt i materiale, der kan dokumentere dette udsagn.

Der vedhæftes departementets notat af 29. juni 2006 hvoraf det klart fremgår af ad pkt. 4, hvilke krav departementet stiller til Banedanmark, bl.a. at lovgivningen generelt overholdes.

I departementets brev er endvidere kommenteret:

*"Ændret lovfortolkning i brev af 3. november 2011 til Roskilde kommune"*

Departementet anfører:

*"Dette gjorde vi, som det også fremgår af brevet, da det var uhensigtsmæssigt, at vores styrelser på det tidspunkt havde en forskellig fortolkning af lovgivningen og vi derfor tilstræbte en ensartet fortolkning af lovgivningen på Banedanmarks og Vejdirektoratets område"*

I denne sætning er der flere uforståelige fejl.

Der står intet i brevet til Roskilde kommune om argumentet, at vores styrelser på dette tidspunkt havde forskellig fortolkning af lovgivningen.

"På dette tidspunkt" er ikke defineret.

Af aktindsigten fremgår det, at efter Roskilde kommune havde fremsendt deres henvendelse til ministeriet, hvor de ønsker en afgørelse om betalingen af de nødvendige sikkerhedsforanstaltninger samt de afledte udgifter til banevagt etc. d. 25. november 2010, meddeler departementet 4½ måned efter, at man er enig med Banedanmark i, at de skal afholde udgifterne til ændring af sikkerhedsforanstaltningerne, mens der er usikkerhed om banevagt etc.

Der står intet i cirkulæret om, at nogle udgifter ved ændrede/nye sikkerhedsforanstaltninger skal afholdes af eksempelvis vejmyndigheden.

Ca. 6 måneder efter sender departementet ved mail af 27. september 2011 til Banedanmark, hvori er gengivet bemærkningerne til lov om offentlige veje § 86, stk. 5. Lovforslaget er fra 1984 og de nævnte bemærkninger blev ophøjet til Cirkulære om Lov om offentlige veje CIR nr. 132, dateret 6. december 1985.

Departementet beder Banedanmark oplyse om, hvornår man i Banedanmark har ændret praksis og er begyndt at følge skadevolderprincippet.

I svaret fra Banedanmark er der ikke anført en eneste sag i cirkulærets funktionsperiode.

Banedanmark meddeler tilsvarende ikke en objektiv redegørelse om:

- De sager departementet har afgjort i henhold til CIR nr. 132
- At departementet umiddelbart efter cirkulærets udsendelse redgjorde for, hvorledes de skulle administreres fremover
- At DSB d. 16. juni 1993 godkendte cirkulæreudkast til de nye tekniske regler, som var i overensstemmelse med CIR nr. 132
- At man ikke har redegjort over for vejmyndighederne om CIR nr. 132, samt hvor der ikke var enighed med vejmyndigheden, har truffet en afgørelse således, at vejmyndigheden har kunnet klage til ministeriet

Banedanmarks svar på departementets henvendelse forelå d. 12.10.2011.

Når departementet i forbindelse med argumenterne om lovforklaringen i brevet af 8. august 2014 stiller de to styrelser over for hinanden, er det helt klart en stor fejl i sagsbehandlingen, at Banedanmarks svar af 12.10.2011 ikke bliver kvalitetsverificeret ved anmodning om konkret

dokumentation samt, at dette materiale bliver sendt til udtalelse hos Vejdirektoratet, som har kendskab til alle sagerne gennem forhandling om de enkelte sager samt teknisk godkendelse.

På det tidspunkt Roskildesagen forelægges departementet, har de ikke for de sager, der er blevet forelagt afvejet fra CIR nr. 132.

Da lovfortolkningen bliver foretaget i perioden 12.10.2011-03.11.2011 har departementet ingen konkret dokumentation fra Banedanmark og Vejdirektoratet.

Der må således have været andre forhold inde og påvirke, hvor det er meget nærliggende, at en årsag kunne være lobbyarbejde fra banesiden med henblik på at få ændret den kommende lovgivning.

Ydermere fremsender departementet, på grundlag af en anmodning fra en vejmyndighed om lovgivningen ved en ny cykelstis krydsning med banen, Roskilde kommunes brev, som ikke er en afgørelse.

Det må betegnes som uhørt – hvilken tillid kan vejmyndighederne have til departementet, når de på den måde omgår lovgivningen?

Departementet anfører: "Det hører under vores kompetence, at fortolke lovgivningen, men denne fortolkning er selvfølgelig ikke normerende for domstolene".

Men hvornår kan man tale om fortolkning lovgivningen – i denne sag har departementet ikke et konkret grundlag at fortolke på.

Hvor er proportionalitetsprincippet i denne sag, hvor ministeren har både bane og vej som sit ansvarsområde?

Hvis den pågældende vejmyndighed havde stillet spørgsmålet i maj 2011 til departementet, hvor Banedanmark afviste at afholde udgifterne til sikkerhedsforanstaltningerne, hvad ville ministeriet så have svaret. Med henvisning til det vedhæftede notat af 29.06.2006 burde departementet have orienteret om lovgivning, men forinden anmodet Banedanmark om en afgørelse, som begrundelse for ikke at overholde lovgivningen.

Bemærkninger til ovennævnte imødeses.

**Med venlig hilsen**

**Carl Dixen Pedersen**

**Konsulent**