



MINISTEREN

Transportudvalget  
Folketinget

Dato 22. april 2015  
J. nr. 2015-2195

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 10. april 2015 stillet mig følgende spørgsmål vedrørende L 162 – Forslag til jernbanelov, som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra udvalget.

**Spørgsmål nr. 2:**

Ministeren bedes kommentere henvendelsen fra Carl Dixen Pedersen og KL, jf. L 162 - bilag 3.

**Svar:**

Carl Dixen Pedersen fremsætter på vegne af KL en række bemærkninger til lovforslaget samt nogle bemærkninger, som vedrører emner uden for lovforslaget. Disse bemærkninger fremgår for en stor dels vedkommende ligeledes af Carl Dixen Pedersens høringssvar af 21. januar 2015. Carl Dixen Pedersens høringssvar har været behandlet i høringsnotatets side 21-22, og har ikke givet anledning til ændringer i lovforslaget.

Jeg vil kommentere de bemærkninger, som er stilet direkte til Transportudvalget, og ikke den flerhed af henvendelser Carl Dixen Pedersen har stilet til Transportministeriet.

Carl Dixen Pedersens bemærkninger til Transportudvalget bliver kommenteret enkeltvist. Overskrifterne stammer fra Carl Dixen Pedersens henvendelse.

*1. Ad lovforslagets § 62, stk. 2*

Jeg forstår Carl Dixen Pedersens bemærkning således, at han ønsker, at det forslag, som KL fremførte i sit høringssvar 26. august 2014, indsættes som § 62, stk. 2 i stedet for det stykke, der fremgår af lovforslagets § 62, stk. 2.

KL's forslår:

*”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.”*

Bestemmelsen i lovforslagets § 62, stk. 2 vedrører udgiftsfordeling ved ændring af anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørsel. Der er tale om en videreførelse af gældende ret. Det fremgår allerede af lovbestemmelsen og bemærkningerne, hvad snitfladerne er mellem vejmyndigheden og infrastrukturforvalter, for så vidt angår de overordnede forhold, som bør fastsættes ved lov. Jeg ser det derfor ikke nødvendigt at ændre ordlyden af § 62, stk. 2.

## *2. Ad. Forslag om nyt stk. 3 og 4 til § 62 i lovforslaget*

Jeg forstår Carl Dixen Pedersens bemærkninger som en henvisning til Carl Dixens Pedersens høringssvar af 21. januar 2015, om at indsætte to ny bestemmelser i lovforslaget omhandlende krav til spærretid og krav om automatiske bomme i niveauoverkørsler. Høringssvaret er ligeledes behandlet på side 21 i høringsnotatet.

Carl Dixen Pedersens foreslår, at følgende indsættes:

*”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.”*

*”Alle færdselsretninger mod en overkørsel sikres med automatiske bomme”*

Carl Dixen Pedersen fremfører, at hans forslag vil være i god tråd med vejlovens fokusering på fremkommelighed og trafiksikkerhed.

Jeg er enig i, at fremkommelighed og ikke mindst trafiksikkerhed er et vigtigt sigte. Derfor findes der allerede i dag regler vedrørende spærretid og krav om automatiske bomme.

Det fremgår allerede i dag af Trafikstyrelsens overkørselsbekendtgørelse (bekendtgørelse nr. 115 af 31. januar 2014), at spærretiden skal være så kort, som det er praktisk muligt. Det er endvidere uddybet i Trafikstyrelsens vejledning, at forskellige forhold har indflydelse på spærretiderne ved overkørslerne, men at spærretiden bør projekteres så kort som praktisk muligt ud fra lokale, tekniske, trafikale og økonomiske forhold. Det fremgår ligeledes allerede i dag af overkørselsbekendtgørelsen, hvornår der skal anvendes automatiske bomme.

Et af sigterne med jernbaneloven har været at skabe en klar, enkel og operationel lov. Jeg er derfor godt tilfreds med, at mere tekniske forhold som for ek-



sempel sikring af niveauoverkørsler også fremadrettet vil fremgå af bekendtgørelse og ikke af loven.

Side 3/5

### *3. Ad. lovforslagets § 62, stk. 3 – Screening af viadukter*

Carl Dixen Pedersen foreslår, at der foretages en screening af de eksisterende viadukter inklusive ramper med deltagelse af en trafiksikkerhedsrevisor for, at trafikikkerhedssituationen for vejtrafikken.

Bestemmelsen i § 62, stk. 3 er en videreførelse af gældende ret. Bestemmelsen lægger op til, at transportministeren efter høring af den relevante infrastrukturforvalter og vejmyndighed kan pålægge infrastrukturforvalteren eller vejmyndigheden at anlægge eller udbygge viadukter til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørsler, der er åbne for almindelig færdsel.

Hvis infrastrukturforvalteren eller vejmyndigheden ser behov for en sådan screening i denne sammenhæng, kan et sådant forslag stilles til Transportministeriet. For at sikre den bedste udnyttelse af statens penge finder jeg det hensigtsmæssigt, at screeninger udføres ud fra et konkret behov.

### *4. Ad. lovforslagets § 62, stk. 3 – Overdragelse af sporbærende bygninger til Banedanmark*

Uden for selve lovforslaget anbefaler Carl Dixen Pedersen, at sporbærende bygværker overgår til Banedanmark i lighed med omfordeling af bygværker mellem DSB og Vejdirektoratet. Carl Dixen Pedersen mener, at det vil bidrage til en afbureaukratisering af sagsbehandlingen.

Som Carl Dixen Pedersen selv fremfører, omhandler bemærkningen ikke bestemmelser til forslag til jernbaneloven. Jeg har ikke mulighed for at tage stilling til Carl Dixen Pedersens forslag ud fra det fremførte.

### *5. Ad. lovforslagets § 62, stk. 4*

Carl Dixen Pedersen fremfører, at situationen vedrørende snitflader mellem vejmyndighederne og infrastrukturforvalterne er uafklaret i relation til vejbelægningen ved skinnerne.

Bestemmelsen om vejbelægning har tidligere fremgået af Trafikstyrelsens overkørselsbekendtgørelse, men blev fjernet i forbindelse med en revidering.

Trafikstyrelsen har orienteret mig om, at KL og Trafikstyrelsen i foråret 2014 aftalte, at ansvaret for vejbelægningen ville blive indarbejdet i overkørselsbekendtgørelsen i forbindelse den førstkomende revision af jernbaneloven.



Det fremgår af bemærkninger til § 62, stk. 4, at bestemmelsens bemyndigelse som noget nyt også kunne benyttes til at fastsætte regler om, hvem der har ansvaret for vejbelægningen i niveauoverkørsler fra nærmeste jernbaneskinne og ud mod vejen.

Som fremført på side 21 i høringsnotatet til forslag til jernbanelov, ses der ikke at være behov for at indføre en særskilt bestemmelse om ansvar for vejbelægning i selve lovteksten. Jeg finder det mere hensigtsmæssigt, at krav til vejbelægning fastsættes ved bekendtgørelse, som ventes udstedt i forbindelse med ny jernbanelovs ikrafttræden.

#### *6. Krav om at uvildig trafiksikkerhedsrevision fastsættes ved bekendtgørelse*

Carl Dixen Pedersen anmoder om, at Transportudvalget anmoder Transportministeren om at iværksætte, at Vejdirektoratet udarbejder en bekendtgørelse vedrørende krav om uvildig trafiksikkerhedsrevision.

Jeg skal bemærke, at både Vejdirektoratets og Trafikstyrelsens mener, at EUDirektivets<sup>1</sup> hensyn om vejinfrastrukturens sikkerhed er imødekommet i overkørselsbekendtgørelsen.

Hvis vejmyndigheden finder, at sikkerhedsforanstaltninger i en overkørsel ikke er tilstrækkelige, kan vejmyndigheden i medfør af overkørselsbekendtgørelsens § 5 foreslå jernbaneinfrastrukturforvalteren, at foranstaltninger ændres. Såfremt infrastrukturforvalteren ikke imødekommer forslaget, har vejmyndigheden mulighed for at indbringe afslaget til Trafikstyrelsen. Der er intet til hinder for, at vejmyndighederne selv udfører en trafiksikkerhedsrevision inden, de fremsender et ønske til infrastrukturforvalteren, jf. overkørselsbekendtgørelsens § 5.

Dertil kommer, at infrastrukturforvalteren blandt andet skal høre vejmyndigheder inden etablering eller ændring af sikkerhedsforanstaltninger i en overkørsel samt foretage en risikovurdering med henblik på at fastslå, hvilken foranstaltning, der hensigtsmæssigt varetager hensynet til sikkerheden for vej- og jernbanetrafikken.

#### *7. Færdselskommissionens nationale handlingsplan*

Carl Dixen Pedersen anbefaler, at de arbejdsgrupper, der er nedsat i henhold til Færdselskommissionens nationale handlingsplan, 2013-2020, også inddrager problemstillingen om sikkerhed i jernbaneoverkørsler.

---

<sup>1</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/96/EF af 19. november 2008 om forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed



Bemærkningen omhandler ikke bestemmelser til forslag til jernbaneloven, og det er min vurdering, at anmodningen bør fremføres i andet regi.

Side 5/5

Med venlig hilsen

Magnus Heunicke