

Folketinget

Transportudvalget

27.04.2015

I forbindelse med bl.a. undertegnedes foretræde for udvalget d. 21. april 2015 stillede fungerende formand ved, næstformand Flemming Damgaard Larsen spørgsmål til ministeriets Banekontors kompetence på området.

Herved anføres nogle eksempler med efterfølgende konklusion til afklaring af spørgsmålet.

#### **Virupvejsagen – stianlæg – Århus kommune**

Startede i 1991 og blev afsluttet 9. december 1997 ved ministeriets afgørelse efter ca. 1 års behandlingstid.

#### **Roskildesagen – stianlæg i Gadstrup**

Roskilde kommune stiller spørgsmål til lovgivningen over for Banekontoret d. 25.10.2010.

Efter mere end 1 år får Roskilde kommune svar fra Banekontoret, hvor de får afslag på, at banen skal betale de ændrede sikkerhedsforanstaltninger, begrundet i 25 års praksis med skadevolderprincippet. En praksis oplyst af Banedanmark.

Efterfølgende får kommunen, ved telefonisk henvendelse til Banekontoret, at vide, at det ikke er en afgørelse!!

#### **Tøndersagen – cykelstier – Bargumsvej**

Tønder kommune henvender sig til Banekontoret om, hvem der skal betale for de nye/ændrede sikkerhedsforanstaltninger i forbindelse med et cykelstiprojekt. Banekontoret svarer med det brev, der var sendt til Roskilde kommune i Gadstrupsagen.

Tønder kommune henholder sig til lovgivningen, efter hvilken, de ikke skal betale.

#### **Tøndersagen – kammeradvokaten**

Kammeradvokaten på vegne af Banedanmark indgiver d. 7. april 2014 stævning til Retten i Sønderborg, hvor der nedlægges påstand om, at Tønder kommune skal betale Banedanmark ca. 1,7 mio. kr. for sikkerhedsforanstaltningerne ved det nye stianlæg.

Kammeradvokaten meddeler d. 13. marts 2015 i "Processkrift 1" til Retten i Sønderborg, at Banedanmark hermed frafalder påstand 1 vedrørende betaling af ca. 1,7 mio. kr. for arbejderne forbundet med opdatering af sikkerhedsforanstaltningerne ved overkørsel nr. 129 for Bargumsvej i Tønder.

Transportminister Magnus Heunicke er den 20.02.2015 stillet følgende spørgsmål:

*”Er nærværende sag mellem Banedanmark og Tønder kommune blevet forelagt departementet inden kammeradvokaten d. 7. april 2014 indgiver stævning – Banedanmark mod Tønder kommune – til retten i Sønderborg?”*

Efter nu 2 måneder er dette spørgsmål ikke besvaret!

**Konklusionen** på de nævnte sager viser, at Banekontoret ikke har haft den faglige kompetence på overkørselsområdet, der må forventes af et ministerielt kontor. Det har skabt betydelig usikkerhed hos vejmyndighederne.

Endvidere kan konkluderes, at der er behov for nogle enkle snitflader mellem bane og vej. Det tilgodeser KL's ændringsforslag til § 62, stk. 2. Det nuværende forslag i jernbaneforslaget til § 62, stk. 2 vil medføre mange fortolkningsproblemer.

### **Jernbanelovens lovforberedende arbejde**

Ved netop modtagne sagslister fra Banekontoret angående det lovforberedende arbejde ses ikke, at ministeriets vejkontor har været inddraget i dette arbejde til trods for, at vejen er den ene del af jernbaneoverkørsler.

Vejkontoret har således ikke kunnet i givet fald inddrage synspunkter fra Vejdirektoratet og KL.

Det er derved et ensidigt lovforberedende arbejde, hvor alene Banedanmark og Trafikstyrelsen har været inddraget.

Hvad er Transportudvalgets og i givet fald ministerens svar på dette, at der ikke er foretaget en ligevægtig vurdering og hensyn til både bane og vej.

### **Forslag om nyt stk. 3 og 4 til § 62**

I lovforslaget er konstateret angående spærretiden, at Trafikstyrelsen flere steder har godkendt to togpassager i samme spærretid, hvilket øger spærretiden for bilisterne.

Angående ”Alle færdselsretninger mod en overkørsel sikres med automatiske bomme”.

D. 12. juni 2012 blev der afsat i alt 54 mio. kr. i en politisk aftale til fornyelse af overkørsler på Vestbanen. Hvis der ikke havde været den usikkerhed om Vestbanens fremtid var alle automatiske overkørselsanlæg af Vejdirektoratet enten blevet nedlagt eller sikret med automatiske bomme, hvis de ikke allerede var sikret med bomme i henhold til den politiske aftale dec. 1999 angående modernisering af overkørselsanlæg ved privatbanerne.

Undertegnede er netop blevet rådgiver for en lodsejer ved Vestbanen, som er vognmand og har en del meget store køretøjer. Der er herved konstateret en del overkørsler ikke bliver sikret med automatiske bomme. Det er bl.a. overkørsler, hvor der bliver nedlagt driftsoverkørsler, således at de store landbrugskøretøjer skal benytte sikrede overkørsler uden automatiske bomme. Lette tog og store landbrugskøretøjer er ikke en god sikkerhedsmæssig cocktail.

Undertegnede har anmodet om aktindsigt for de 54 mio. kr.

Det er således meget afgørende, at det generelt bliver lovfæstet med forslag til stk. 3 og 4 af hensyn til vejtrafikanterne.

### **Krav om, at uvildig trafiksikkerhedsrevision fastsættes ved bekendtgørelse**

På banesiden arbejdes med risikovurdering, på vejsiden arbejdes med uvildig trafiksikkerhedsrevision.

Når infrastrukturforvalteren, eksempelvis ved "signalprojektet" i en overkørsel skal ændre sikkerhedsforanstaltningerne, bør der foretages en trafiksikkerhedsrevision af vejen og sikkerhedsforanstaltningerne som et hele, der ikke kan skilles ad som en væsentlig del af projektfasen.

Som rådgiver ved ovk. 40 syd for Ribe, hvor jeg netop har modtaget Banedanmarks meget omfangsrige materiale er angivet seks personers kompetencer, der har deltaget/gransket. Ingen har en solid erfaring med trafiksikkerhed på veje.

Uden at gå ind i flere detaljer, så er den uvildige vurdering af et vejprojekt for vejmyndigheden med en trafiksikkerhedsrevision det mest væsentlige værktøj sikkerhedsmæssigt.

Hvad er begrundelsen for, at ministeren ikke vil udarbejde en BEK?

**Med venlig hilsen**

**Carl Dixen Pedersen**

**Konsulent**