

<b>Brevdato</b>	27-02-2015
<b>Afsender</b>	Banedanmark (Tania Gaia Giron (TGGI): TGGI@BANE.dk)
<b>Modtagere</b>	TRM Louise Thomsen (Sagsbehandler, Banekontoret)
<b>Akttitel</b>	Fra Banedanmark: Notat vedr. overkørsler - konsekvensvurdering
<b>Identifikationsnummer</b>	535799
<b>Versionsnummer</b>	1
<b>Ansvarlig</b>	TRM Louise Thomsen
<b>Vedlagte dokumenter</b>	Notat vedr. overkørsler - konsekvensvurdering 150227 Overkørselsnotat konsekvensvurdering
<b>Dokumenter uden PDF-version (ikke vedlagt)</b>	
<b>Udskrevet</b>	20-04-2015

**Til:** TRM Louise Thomsen (lot@TRM.dk)  
**Cc:** khkb@bane.dk (khkb@bane.dk)  
**Fra:** Banedanmark (banedanmark@bane.dk)  
**Titel:** Notat vedr. overkørsler - konsekvensvurdering  
**Sendt:** 27-02-2015 14:37:52  
**Bilag:** 150227 Overkørselsnotat konsekvensvurdering.docx;

Kære Louise,

Hermed det lovede overkørselsnotat ifm. Tøndersagen.

Med venlig hilsen

**Tania Giron**

Banedanmark  
Direktionssekretariatet  
Amerika Plads 15  
2100 København Ø  
T: +45 82346734  
M: +45 26250589  
[tggi@bane.dk](mailto:tggi@bane.dk)  
[www.banedanmark.dk](http://www.banedanmark.dk)

Tænk på miljøet, behøver du at printe denne mail?



Notat

27.02.15

## **Konsekvensvurdering vedrørende håndhævelsen af princippet om statslig betaling for sikring af svage trafikanter i sikrede overkørsler**

Banedanmark er pt. part i en retssag med Tønder Kommune vedrørende fortolkningen af lovgivningen (daværende Vejlov § 86 samt dennes forarbejder) om betalingen for sikring af svage trafikanter i sikrede overkørsler. Konkret handler sagen om betaling af Banedanmarks afledte omkostninger forårsaget af kommunens ønske om at føre en dobbelttrettet cykelsti igennem ovk 129.

Banedanmarks praksis har tidligere været, at skadesvolder betalte for ændringerne i de pågældende sikringsanlæg. Sagen har i forbindelse med retssagen været drøftet med Kammeradvokaten, som vurderer, at Vejloven indebærer, at Banedanmark skal betale for alle ændringer i sikringsanlægget, hvis et vejprojekt indeholder sikring af svage trafikanter. Dette bygger bl.a. på, at der er fundet eksempler på, at Banedanmarks anvendelse af skadesvolder princippet ikke er blevet anerkendt af bl.a. Transportministeriet og der derfor ikke er en entydig fast praksis på området.

Dette notat belyser de økonomiske konsekvenser i forhold til denne vurdering. Banedanmarks foreløbige skøn er, at det i værste fald kan betyde merudgifter i størrelsesordenen 175-260 mio. kr. over en 10-årig periode. Dette er med forbehold for den eventuelle fordyrelse, der løbende kan ske i forbindelse med Signalprogrammets udrolning.

### *Antagelser og forudsætninger*

- Pr. 23.12.14 var der i alt 431 sikrede overkørsler på Banedanmarks net, samt 324 overkørsler på regionsbanernes net, som Banedanmark overtog ejerskab og infrastrukturforvalteransvar for i 2011. Det skønnes at omkring halvdelen af de 431 overkørsler ligger indenfor bymæssig beboelse og dermed vil kunne være i den primære målgruppe for foranstaltninger til sikring af svage trafikanter.
- Kommende projekter defineres naturligvis af vejmyndighederne, og det er derfor vanskeligt at estimere projekternes omfang/scope i de kommende år. Der kan blive tale om suppleringsmedstibomme, opgradering fra halvbomanlæg til helbomanlæg, flytning af et eller flere bomdrev, samt omplacering af de vejvendte signaler.
- I estimatet af de økonomiske konsekvenser af kommende projekter, tages der udgangspunkt i tilfældet, som er gældende i den aktuelle tvist med Tønder Kommune, hvor Banedanmark har gjort krav om betaling af ca. kr. 1.750.000. Beløbet dækker over to stibomsuppleringer, flytning af bomdrev, flytning af sikringshytte, samt gennemførelse af 8-punktsprogrammet, som dækker over generel forbedring af sikkerheden i overkørsler.
- Der ses i nærværende notat bort fra den landsdækkende screening fra 2011 og de heraf afdækkede behov, da screeningen alene har taget udgangspunkt i de eksisterende forhold. Fremtidige anlægsprojekter fra vejmyndighedernes side og de deraf nødvendige sikringstiltag har ikke været inddraget i dette arbejde.



- Der ses bort fra udgifter til indhentning af ibrugtagningstilladelse ved Trafikstyrelsen og NOBO på Ten-T nettet, da der er erfaring for, at de fleste tiltag til sikring af svage trafikanter bedømmes ikke-signifikante. I anlægsomkostningen for ovk 129 er indeholdt udgifter til CSM myndighedsbehandling mhp. indhentning af ibrugtagningstilkendegivelse.

#### *Scenarier*

- Ved fremtidige projekter skal staten bekoste de sikringsmæssige tiltag, mens vejmyndigheden har anlægsudgiften for etablering af cykelsti og fortov før og efter overkørslen. Udgiften til sikringstiltagene har tidligere været en ikke uvæsentlig del af et samlet anlægsoverslag for vejmyndigheden. Det antages, at en lang række af vejmyndighedernes cykelstiprojekter nu vil vise sig at være økonomisk gennemførlige for kommunerne.
- Det kan tænkes, at der nu fra vejmyndighedernes side vil være fokus på at indarbejde cykelsti og/eller fortov i projekter, der ikke ellers ville have været en del af projektet. Dette vil medføre, at Banedanmark skal betale den samlede udgift til ombygningen af sikringsanlægget, som vejprojektet medfører.
- Der er i de seneste år i stigende grad bevilget statslige midler til såkaldte supercykelstier. Evt. kommende supercykelstiprojekter kan tænkes at ramme overkørsler rundt om i landet.
- I forbindelse med Signalprogrammets udrulning bliver en lang række overkørsler frem til 2021 suppleret med stibomme. Fortovs- og cykelstiprojekter initieret af vejmyndighederne i perioden frem til 2021, på strækninger som allerede er detailplanlagt af Signalprogrammets entreprenør vil såfremt de accepteres, kunne medføre replanlægning og ekstraomkostninger for Signalprogrammet. Det forudsættes, at Banedanmark har mandat til at afvise sådanne projekter til efter Signalprogrammets udrulning. Forslag som modtages inden denne detailplanlægning vil kunne indarbejdes i Signalprogrammet og gennemføres samtidig med dettes implementering.
- Indenfor den seneste 5-årige periode er Banedanmark bekendt med ca. 15 sager omhandlende en vejmyndigheds ønske om at ombygge Banedanmarks sikrede overkørsler. De fleste af projekterne har, som ét af flere elementer, omhandlet sikring af svage trafikanter. Kun ganske få af projekterne, er blevet udført, hvilket vurderes bl.a. at være forårsaget af at skadevolderprincippet generelt har været håndhævet i denne periode. Ud fra det nuværende vidensniveau er der derfor kun tale om ganske få tilfælde, hvor en vejmyndighed vil kunne gøre krav på tilbagebetaling af afholdte omkostninger. Hertil kan der kommer sager, hvor Banedanmark har indgået overenskomst med en kommune om fremtidige ændringer med en fordelingsnøgle, som indebærer kommunal finansiering, som forventelig også vil skulle ændres.

#### *Omkostningsoverslag*

Konsekvenserne af denne ændring af praksis er, at Vejmyndighedernes omkostninger i forbindelse med vejprojekter, der leder op til en overkørsel, vil blive væsentligt reduceret. Hertil kommer, at KL's biintervention, i den aktuelle retssag, vil skærpe kommunernes fokus på området. Hvilket allerede har vist sig i forbindelse med et mindre antal igangværende sager.



På den baggrund skønnes det, at der over den næste 10-årige periode vil være flere vejprojekter i denne kategori end tidligere. Helt overordnet vurderes det, i videst omfang, at være i størrelsesordenen op til 10-15 sager årligt, omhandlende sikring af svage trafikanter i overkørsler. Estimatet er alene baseret på de allerede kendte sager, samt udsigten til en mere aktiv planlægning fra vejmyndighedernes side ved disse sager.

Et overslag på baggrund af ovenstående antagelser, og ud fra scenariet ved ovk 129 i Tønder, tilsiger en samlet omkostning for staten på ca. 175-260 mio. kr. over en 10-årig periode.

Dette overslag beror på en tæt koordinering med Signalprogrammet og Signalprogrammets leverandør, samt at der ikke er tale om en færdigprojekteret strækning.

Såfremt man accepterer muligheden for nyanlæggelse eller ombygning af sikringsanlæg på strækninger, som allerede er færdigprojekterede, skønnes det at der skal beregnes en ekstraomkostning i størrelsesordenen 5-10 mio.kr alene for reprojektering og betaling for ændringer i infrastrukturen på den enkelte strækning. Hertil vurderes det at eventuelle forsinkelser vil påføre Signalprogrammet en omkostning på 10-15 mio.kr. om måneden for at opretholde egen såvel som leverandørens projektorganisation. Heri er ikke indregnet eventuelle krav om kompensation fra Signalprogrammets leverandører.

Efter Signalprogrammets udrulning vil ombygninger af eksisterende sikringsanlæg eller nyanlæggelser skulle ordres på gængs vis. Prisen vil således være afhængig af den konkrete overkørsel, men beregnes til at ligge på omkring det samme prisniveau som hidtil, hvis man tager udgangspunkt i scenariet ved overkørsel 129.