|  |
| --- |
|  |

Journal TS10301-00021

Dato 6. november 2013

Høring om udkast til overkørselsbekendtgørelse

Hermed fremsendes udkast til bekendtgørelse om sikkerhedsforanstaltninger i jernbaneoverkørsler, der er åbne for almindelig færdsel (overkørselsbekendtgørelse) i høring til vurdering af bekendtgørelsens konsekvenser, herunder økonomiske og administrative.

./.

Danske Regioner og Kommunernes Landsforening (KL) anmodes om høring af bekendtgørelsens eventuelle økonomiske konsekvenser i forhold til det udvidede totalbalanceprincip (DUT).

**Baggrund og formål**

Revision af overkørselsbekendtgørelse sker på baggrund af de erfaringer, som styrelsen har indhentet med den gældende bekendtgørelse (bekendtgørelse nr. 1142 af 7. december 2011).

Revisionen har desuden været drøftet på møder med branchen den 27. august og 9. den oktober 2013. Formålet med møderne har været at inddrage branchen aktivt i drøftelserne om ændringen af overkørselsreglerne.

Mødet i august var møntet på at drøfte særligt jernbaneinfrastrukturforvalternes erfaring med bekendtgørelsen.

Mødet i oktober havde til hensigt at favne interessenters tilkendegivelser på tværs. I mødet deltog 30 repræsentanter fra jernbaneinfrastrukturforvaltere, jernbanevirksomheder, Vejdirektoratet, Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane samt rådgivervirksomheder.

På møderne har branchen bl.a. stillet spørgsmål til:

* Anvendelsesområde
* Begrebet ”infrastrukturforvalter”
* Vejledning og ansøgningsskema til bekendtgørelsen
* Misforståelser pga. opbygning af bekendtgørelse
* Hvornår der skal søges om godkendelse af sikkerhedsforanstaltninger
* Krav til sikkerhedsforanstaltninger
* Dispensationsmuligheder.

Branchens bemærkninger og spørgsmål er i videst mulige omfang søgt imødekommet ved henholdsvis at ændre bekendtgørelse (se nedenfor) og ved tilpasning af den kommende vejledning til bekendtgørelsen.

*Ændringer i bekendtgørelsen*

Hovedreglen om, at jernbaneinfrastrukturforvalteren er ansvarlig for sikkerheden i overkørslerne gælder fortsat. Dog udvides bekendtgørelsens anvendelsesområde således, at den nu omfatter alle infrastrukturforvaltere og ikke alene Banedanmark.

Desuden præciseres, at bekendtgørelsen ikke finder anvendelse på usikrede overkørsler, med mindre benyttelsen af jernbaneoverkørslen skifter karakter eller omfang, fx ved en hastighedsopgradering på jernbanen eller ændring af trafikomfanget på vejen.

Opbygningen af bekendtgørelsen har givet anledning til misforståelser, hvorfor det er fundet hensigtsmæssigt at ændre opbygningen af bekendtgørelsen.

Kravene til sikkerhedsforanstaltninger afspejler den hidtidige praksis på området, og som hidtil kan eksisterende sikkerhedsforanstaltninger i overkørsler bestå i overensstemmelse med det grundlag, som de oprindeligt er etableret efter. Bekendtgørelsens krav til sikkerhedsforanstaltninger gælder således kun, hvis der sker ændringer i overkørslens sikkerhedsforanstaltninger.

Som hidtil skal ændringer i sikkerhedsforanstaltninger godkendes af Trafikstyrelsen. Det er dog vurderet hensigtsmæssigt at indarbejde en mulighed for dispensation til anvendelse i de tilfælde, hvor infrastrukturforvalteren kan sandsynliggøre, at ændringen er sikkerhedsmæssigt ubetydelig.

Ved etablering af nye sikkerhedsforanstaltninger eller ændring af eksisterende, skal infrastrukturforvalter som i dag foretage en risikovurdering for at afgøre, om et halvbom-, helbom- eller advarselssignalanlæg er den bedst egnede sikring i den konkrete overkørsel. Dog er der indarbejdet en mulighed for dispensation som gør det muligt at anvende alternative tiltag til sikring af vej- og banetrafikken, hvis infrastrukturforvalteren på baggrund af en risikovurdering kan påvise, at disse er tilstrækkelige.

Endeligt er der foretaget en mindre præcisering af anvendelse af sikkerhedsforanstaltninger. Det fremgår nu tydeligt, at, for så vidt angår overkørsler, hvor der kan forekomme flere end én togpassage under samme spærring, skal et helbomanlæg anvendes.

**Administrative og økonomiske konsekvenser, herunder DUT**

Udvidelse af bekendtgørelsens anvendelsesområde har i praksis meget begrænset betydning for privatbanerne, idet der kun findes få sikrede overkørsler, som privatbanerne selv forvalter. Dertil kommer, at bekendtgørelsen først skal anvendes, når der foretages ændringer i det eksisterende eller etableres nye sikkerhedsforanstaltninger.

Præcisering af kravet om helbomanlæg ved flere end én togpassage under samme spærring, er en præcisering af gældende praksis og vurderes derfor ikke at medføre økonomiske eller administrative meromkostninger.

Endeligt er der indarbejdet mulighed for at dispensere fra kravene i bekendtgørelsen. Dette vurderes at medføre en lettelse for infrastrukturforvaltere i de tilfælde, hvor der ikke er behov for godkendelse af sikkerhedsforanstaltninger, idet ændringen er sikkerhedsmæssigt ubetydelig eller hvor der er behov for at anvende andre egnede alternativer til sikkerhedsforanstaltninger end advarselsanlæg, halv- eller helbomme.

**Øvrig information**

Der vedlægges en fortegnelse over de hørte myndigheder og organisationer.

./.

Eventuelle bemærkninger bedes sendt til info@trafikstyrelsen.dk senest den 4. december 2013.

Høringsmaterialet kan også ses på Høringsportalen på [www.borger.dk](http://www.borger.dk) under Lovgivning.

Trafikstyrelsens nyhedsbrev indeholder information om høringer, udstedte bekendtgørelser og BJ’er. Tilmelding til Trafikstyrelsens nyhedsbrev kan ske på [www.trafikstyrelsen.dk](http://www.trafikstyrelsen.dk)

Udstedte bekendtgørelser og BJ’er kan endvidere ses på Trafikstyrelsens hjemmeside på adressen [www.trafikstyrelsen.dk](http://www.trafikstyrelsen.dk) under Lovstof.

Eventulle spørgsmål til bekendtgørelsen kan rettes til undertegnede: Mari Ruuhi, mru@trafikstyrelsen.dk, tlf. nr. 4178 0217.

Med venlig hilsen

Mari Ruuhi