

Høringsnotat om overkørselsbekendtgørelse

Udkast til bekendtgørelse har været i høring i perioden 25. oktober – 4. december 2013.

Formål med bekendtgørelsen

Revision af overkørselsbekendtgørelsen sker på baggrund af de erfaringer, som styrelsen har indhentet med den tidligere bekendtgørelse (bekendtgørelse nr. 1142 af 7. december 2011). Revisionen har været drøftet på møder med branchen den 27. august og 9. den oktober 2013.

Hovedreglen i bekendtgørelsen er fortsat, at jernbaneinfrastrukturforvalteren for overkørslen er ansvarlig for sikkerheden i overkørslerne. Bekendtgørelsens anvendelsesområde udvides således, at den nu omfatter alle overkørsler og ikke alene Banedanmarks overkørsler.

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 på. Bekendtgørelsens krav til sikkerhedsforanstaltninger gælder således kun, hvis der sker ændringer. Ændringer kan fx foranlediges af en hastighedsopgradering på jernbanen eller en ændring af trafikomfanget på vejen.

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.

Bekendtgørelsens opbygning

Nogle høringssvar synes at afspejle, at opbygningen af bekendtgørelsen ikke forekommer helt klar. Bekendtgørelsen skal læses således:

§ 1 Anvendelsesområde

§ 2 Definitioner

§§ 3-5 Ansvar for etablering, drift og vedligehold af sikkerhedsforanstaltninger og for godkendelse af ændringer

§§ 4-5 Ansøgning om godkendelse af sikkerhedsforanstaltninger

§§ 6-7 Afklaring af, hvilken sikkerhedsforanstaltning, der er passende

§§ 8-14 Specifikke krav til udformning af konkrete sikkerhedsforanstaltninger, herunder hensyn til spærretid

§§ 16-21 Øvrige forhold

Modtagne høringsvar

Trafikstyrelsen har modtaget svar fra følgende:

DSB, Lokalbanen A/S, Regionstog A/S, Nordjyske Jernbaner A/S, Aarhus Letbane I/S, Dansk Jernbaneforbund, Banedanmark, Metroselskabet I/S, Dansk Erhverv, Trafikselskaberne, Danske Regioner, DTU Transport, Danske Veterantogs Fællesrepræsentation, Arriva Danmark A/S, Siemens A/S, Justitsministeriet, Rigspolitiet, KL og Vejdirektoratet.

Trafikstyrelsen har afholdt møde med KL den 23. januar 2014. KL har ikke bemærkninger til bekendtgørelsen.

Arriva Danmark A/S, DSB, Dansk Erhverv, Dansk Jernbaneforbund og DTU Transport har ingen bemærkninger.

Trafikselskaberne henholder sig til det af Danske Regioner afgivne høringsvar.

Der er foretaget følgende justeringer og præciseringer på baggrund af de modtagne høringsvar:

Skarp krydsning

Regionstog, Lokalbanen og Danske Regioner mener ikke, at krav om etablering af helbomsanlæg ved overkørsler, hvor der kan forekomme mere end én togpassage under samme spærring uanset antal af jernbanespor (skarp krydsning), er gældende praksis. *Regionstog* og *Lokalbanen* savner en sikkerhedsmæssig begrundelse for at indføre krav om helbomme. *Regionstog* og *Siemens* er af den opfattelse, at indførelse af krav om helbomanlæg er en fordyrelse. *Danske Regioner* bemærker, at privatbanerne har mange sikrede overkørsler, som ifølge den nye praksis fordrer helbom, hvilket vil medføre merudgifter, som af Banedanmark vil kunne overvælttes på privatbanerne under overskriften 'ændringer i det eksisterende anlæg'.

Siemens og *Vejdirektoratet* bemærker, at en ombygning til helbomsanlæg ved skarp krydsning vil medføre en øget spærretid.

Banedanmark bemærker, at formuleringen "...hvor der kan forekomme mere en én togpassage..." kan tolkes således at Banedanmark skal tage højde for alle eventuelle fremtidige køreplansændringer, og opgradere alle overkørselsanlæg på stationsområder, uanset om der faktisk forekommer mere end en togpassage under samme spærring på nuværende tidspunkt eller i fremtiden. Banedanmark anser § 6 stk. 3 som medførende meromkostninger, idet kravet berører 28 overkørsler, der ikke på nuværende tidspunkt ud fra en sikkerhedsvurdering forventes at skulle opgraderes.

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Indledningsvis gør Trafikstyrelsen opmærksom på, at de eksisterende sikkerhedsforanstaltninger fortsat kan anvendes på det grundlag, som de er etableret i henhold til (se § 21), som ovenfor bemærket. Bekendtgørelsen udløser således ikke krav om, at eksisterende sikkerhedsforanstaltninger skal ændres. Bekendtgørelsen skal først følges, hvis der sker ændringer på jernbanestrækningen eller på vejen, og hvor ændringen har betydning for vej- og/eller jernbanetrafikken.

Det generelle princip i bekendtgørelsen er, at det er den jernbaneinfrastrukturforvalter, der forvalter en overkørsel, der har ansvar for dens sikkerhed. Ved ændringer i overkørsler skal der foretages en risikovurdering. Formålet med risikovurderingen er at bestemme, om enten helbomanlæg, halvbomanlæg eller advarselssignalanlæg er en passende foranstaltning af hensyn til sikkerhed for vej- og jernbanetrafikken. Dette gælder også for en skarp krydsning. Trafikstyrelsen har derfor vurderet, at der ikke er behov for en særlig bestemmelse i bekendtgørelsen, der relaterer sig til overkørsler, hvor der kan forekomme mere end én togpassage på samme spærring.

Hvor infrastrukturforvalteren for strækningen og overkørslen ikke er den samme, og strækningsforvalteren foretager en ændring på banen (fx en hastighedsopgradering), der kan have betydning for sikkerheden i overkørsler på denne strækning, er det strækningsforvalteren, der skal foretage en risikovurdering af ændringen. Trafikstyrelsen har derfor præciseret i § 6, at ved ændringer i sikkerhedsforanstaltninger eller ved gennemførelse af en strukturel, funktionel eller trafikal ændring på en jernbanestrækning, hvor der er overkørsler, skal den jernbaneinfrastrukturforvalter, der foranlediger ændringen foretage en risikovurdering. Det er dog stadig forvalteren af overkørslen, der har ansvaret for sikkerheden og derfor denne, der skal ansøge om godkendelse af sikkerhedsforanstaltninger på baggrund af den risikovurdering strækningsforvalteren laver. Trafikstyrelsen vil uddybe ovenstående i vejledning til bekendtgørelsen.

Trafikstyrelsen er enig i, at brug af helbom forlænger spærretiden. Spærretiden vil således blive forlænget med mellem 2-7 sekunder afhængig af anlægstypen.

Denne forlængelse bør dog sammenholdes med den noget større forøgelse af spærretiden, der følger af, at to tog passerer overkørslen under samme bomlukning fremfor at bommen går op efter hver togpassage.

Letbaner og veteranbaner

Metroselskabet ønsker, at det præciseres, at bekendtgørelsen finder anvendelse for letbaner for så vidt disse kører i eget tracé eller særlig tracé. *Metroselskabet* foreslår et nyt § 3, stk. 4, hvoraf det fremgår, at det ikke er tilladt at passere eget tracé eller særligt tracé uden for overgangsstederne. Letbanestrækninger, hvor passage af letbanesporrene uden for overgangsstederne tillades, vil derfor altid henhøre til kategorien delt tracé.

DVF bemærker, at det på branchemødet den 9. oktober 2013 blev tilkendegivet af Trafikstyrelsen, at bekendtgørelsen ikke skal gælde for veteranbaner. Denne undtagelse fremgår ikke som forventet af § 1.

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Letbaner vil blive sidestillet med jernbane på strækninger, hvor letbanen kører i eget tracé, mens krydsning mellem letbane og anden trafik i delt eller særligt tracé vil være omfattet af færdselslovens bestemmelser. Derfor oplyses der i bekendtgørelsen om overkørsler ikke særskilt om letbaner. Trafikstyrelsen vil uddybe ovenstående i vejledning til bekendtgørelsen.

Vedr. det foreslåede § 3, stk. 4 bemærker Trafikstyrelsen, at overkørselsbekendtgørelsens formål er at regulere sikkerhedsforanstaltninger ved overkørsler. Bekendtgørelsen regulerer ikke øvrige letbaneforhold såsom passage af letbanesporrene uden for overgangsstederne. Trafikstyrelsen ser derfor ikke grundlag for et nyt § 3, stk. 4.

Trafikstyrelsen bekræfter endvidere, at veteranbaner for nuværende ikke er omfattet af bekendtgørelsen.

Ansvarsfordeling ved privatbaneoverkørsler

Lokalbanen og Danske Regioner ønsker et nyt begreb "overkørselsinfrastrukturforvalter" i bekendtgørelsen for at lette en entydig definition af hvem, der tager sig af hvad ved den enkelte overkørsel, herunder afholder udgifter.

Nordjyske Jernbaner bemærker, at det bør tydeliggøres, at kun den jernbaneinfrastrukturforvalter der varetager de automatiske overkørselsanlæg pålægges ansvar for disse. *Nordjyske Jernbaner* spørger endvidere, hvornår Banedanmark skal inddrages ved etablering af rødt blinksignal, hvis en hidtil usikret overkørsel (åben for almindelig færdsel) på en privatbane skal ombygges i forbindelse med ændret benyttelsesomfang (vejfarende).

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Transportministeriet vil tage initiativ til at afklare og formidle ansvarsfordelingen mellem Banedanmark og privatbanerne.

For så vidt angår opgradering af usikrede overkørsler på privatbanernes net, har privatbanerne selv ansvaret for de kommende sikrede overkørsler. Hvis en usikret overkørsels benyttelse skifter karakter eller omfang (fx øget trafikmængde), er det derfor privatbanerne der har ansvaret for at der foretages en risikovurdering af ændringen og for at ansøge om godkendelse af sikkerhedsforanstaltninger fra Trafikstyrelsen.

Overgangs anlæg

Nordjyske Jernbaner spørger, hvilken instans (Trafikstyrelsen eller Banedanmark) der vil træffe afgørelse om typen af "rødt blinksignal" overgangs anlæg contra det dyrere advarselssignalanlæg. *Nordjyske Jernbaner* spørger endvidere, om en privatbaneinfrastrukturforvalter, der konstaterer betydelig nedgang i vejfærdslen i en overgang forsynet med overgangs anlæg, vil kunne flytte dette til en anden overgang, hvor der er konstateret væsentlig mere vejfærdsel.

Danske Regioner bemærker, at det bør afklares, om praksis i forhold til godkendelse af overgangs anlæg er blevet eller vil blive ændret.

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Både i den tidligere og i den nærværende bekendtgørelse er advarselssignalanlæg defineret som et anlæg, der består af krydsmærker, rødt blinksignal ved jernbaneoverkørsler og klokkesignal. For så vidt at overgangs anlæg opfylder dette, anses de for at være advarselssignalanlæg i bekendtgørelsens forstand og kan således anvendes. Det er altid Trafikstyrelsen, der godkender brugen af de valgte sikkerhedsforanstaltninger. Den rette sikkerhedsforanstaltning skal vælges på baggrund af en risikovurdering, hvorfor godkendelse af flytning af et overgangs anlæg vil bero på resultatet af risikovurderingen.

Anvendelsesområdet

Aarhus Letbane ønsker en præcisering i form af, at det skal fremgå, at § 13 gælder for manuelle lukkeindretninger, hvor benyttelsen skifter karakter eller omfang. *Aarhus Letbane* bemærker endvidere, at § 1 bør præciseres således, at der ikke er tvivl om, at fx perronovergange ikke er omfattet af bekendtgørelsen.

Banedanmark og *Nordjyske Jernbaner* bemærker, at også usikrede overkørsler, som kun er sikret med krydsmærker eller sluseanlæg bør være omfattet af § 1, stk. 2.

Banedanmark ønsker endvidere en præcisering af, hvilke typer krydsninger der er omfattet, og hvad der forstås ved "manuelle lukkeind-

retninger". Endeligt spørger Banedanmark, hvorvidt overkørsler, på offentlige vej og marker, der kun er sikret med et krydsmærke og "se efter tog" –skilte skal behandles som § 2 stk. 1 henholdsvis § 1 stk. 2.

Trafikstyrelsens bemærkninger:

§ 13 stiller alene krav til udformning af manuelle lukkeindretninger og angiver ikke, hvornår disse skal anvendes. Trafikstyrelsen finder, at det fremgår tydeligt nok i bekendtgørelsens § 2, stk. 1, nr. 1, at fx perronovergange ikke er omfattet af bekendtgørelsen.

Trafikstyrelsen er enig i at § 1, stk. 2 skal omfatte alle usikrede overkørsler og har derfor præciseret bestemmelsen. Begrebet lukkeindretninger fremgår af lov om jernbane og kan uddybes i vejledningen til bekendtgørelsen.

Trafikstyrelsen finder, at det fremgår tilstrækkelig tydeligt, at bekendtgørelsen gælder for enhver krydsning i niveau mellem jernbane og veje og stier. Bekendtgørelsen omfatter alene overkørsler, der er åbne for almindelig færdsel. For så vidt en overkørsel over en mark ikke er åben for almindelig færdsel, er den ikke omfattet af bekendtgørelsen, men reguleres i lov om jernbane.

Nyanlæg

Lokalbanen anfører, at teksten i bekendtgørelsens § 4 bør udformes, så at det klart fremgår, at paragraffens bestemmelser også anvendes ved nyanlæg af overkørsler indbefattet nyanlæg af usikrede overkørsler.

Aarhus Letbane formoder, at også nyetablerede manuelle lukkeindretninger i § 1, stk. 2 hører under bekendtgørelsens anvendelsesområde, og således ikke kun manuelle lukkeindretninger, der skifter karakter eller omfang.

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Bekendtgørelsens krav til sikkerhedsforanstaltninger finder anvendelse både på eksisterende overkørsler, der ændres, og på nye overkørsler. I § 1, stk. 2 præciseres det, at eksisterende usikrede overkørsler kun er omfattet af bekendtgørelsen, hvis benyttelsen af den eksisterende overkørsel skifter karakter eller omfang (fx en hastighedsopgradering på banen eller øget trafikmængde gennem overkørslen).

Som udgangspunkt bør der ikke etableres nye usikrede overkørsler, hvorfor minimumskravet for sikkerhedsforanstaltninger i bekendtgørelsen er et advarselssignalanlæg, se § 6, stk.1. Ved eventuelle nye overkørsler kan manuelle lukkeindretninger derfor kun anvendes som supplement til et advarselssignalanlæg. Trafikstyrelsen vil uddybe dette i vejledning til bekendtgørelsen.

Rødt blinksignal ved overkørsler

Nordjyske Jernbaner bemærker, at i § 8 stk. 1 er det fastslået, at der skal opsættes krydsmærker foran alle jernbaneoverkørsler, mens ordet "alle" er udeladt i § 9 stk. 1. *Nordjyske Jernbaner* udleder heraf, at der ikke er krav om rødt blinksignal ved alle jernbaneoverkørsler og yderligere, at der ved ændringer af usikrede overkørsler – hvis risikovurderingen tilsiger dette – vil kunne tillades, at der ikke opstilles rødt blinksignal.

DVF læser den nuværende tekst i § 9, således, at der skal opsættes rødt blinksignal foran jernbaneoverkørsler. Der er ikke angivet nogen undtagelser, altså må det gælde alle overkørsler.

Banedanmark spørger endvidere, om § 2, stk. 1, nr. 5-6 og 8 betyder, at der skal opsættes 2 stk. røde blink Z72 på hver side eller ét stk. på hver side af overkørslen.

Trafikstyrelsens bemærkninger:

§§ 8-14 beskriver kravene til den enkelte sikkerhedsforanstaltning (fx placering) og fastsætter ikke krav til hvornår sikkerhedsforanstaltningen skal anvendes. Dette er beskrevet i §§ 6-7. Som nævnt ovenfor er minimumskravet for sikkerhedsforanstaltninger som udgangspunkt et advarselssignalanlæg, med mindre der er tale om en overkørsel, hvor der alene forekommer rangering (se § 7).

Vedrørende opsætning af røde blinksignaler ved overkørsler bemærker Trafikstyrelsen, at spørgsmålet blev drøftet på branchemødet den 9. oktober og bestemmelsen blev ændret efter *Banedanmarks* ønske. Den nye formulering ændrer ikke på gældende praksis om, at der i overkørsler, der kan anvendes af motorkøretøjer, traktorer eller motorredskaber, opstilles røde blinksignaler i både højre og venstre side af kørebanen.

Rangerspor

Banedanmark spørger om der ikke kan etableres nye gadesignalanlæg-sikrede overkørsler i forhold til § 7. Endvidere læser *Banedanmark* § 7, stk. 2 således, at hvis man vælger ikke at gennemføre risikovurdering ved rangering, så henvises der til § 6, stk. 1, hvor der netop stilles krav om risikovurdering.

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Trafikstyrelsen bemærker, at gadesignalanlæg ikke er sikkerhedsforanstaltninger i bekendtgørelsens forstand. Hvorvidt disse kan bruges på rangerspor afhænger af den risikovurdering, der skal foretages efter § 7, stk. 1.

Det er korrekt forstået, at såfremt risikovurdering i § 7, stk. 1 ikke foretages, skal der foretages en risikovurdering efter § 6, stk. 1. § 7,

stk. 1 er alene et tilbud om anvendelse af andre egnede alternativer end advarselssignalanlæg, halv- eller helbomme på rangerspor, hvor trafikmængden typisk er begrænset. Risikovurdering efter § 7, stk. 1 skal vise, om det valgte alternativ er sikkerhedsmæssigt acceptabelt. Hvis man ikke ønsker at benytte dette tilbud, skal man opfylde kravet i § 6, stk. 1, hvorefter risikovurdering foretages for at bestemme om advarselssignalanlæg, halv- eller helbomme skal anvendes.

Begrebet "knallert"

Rigspolitiet finder det hensigtsmæssigt, at der i bekendtgørelsen anvendes den differentierede terminologi for knallert, der kendes fra kørekorts bekendtgørelsens § 7, nr. 1, hvor der sondres mellem a) lille knallert og b) stor knallert. *Rigspolitiet* foreslår endvidere, at sætningen "motorkøretøjer, traktorer eller motorredskaber" i bekendtgørelsens § 6, stk. 4, ændres til "motorkøretøjer, herunder førere af stor knallert, traktorer eller motorredskaber". *Justitsministeriet* kan i det hele henholde sig til bemærkningerne afgivet af *Rigspolitiet*.

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Bekendtgørelsens bestemmelser er ændret således, at der nu sondres mellem lille knallert og stor knallert efter *Rigspolitiets* forslag.

Definitioner

Nordjyske Jernbaner bemærker, at kørestole bør tilføjes i § 2, nr. 7.

Lokalbanen anfører, at da de traditionelle malmklokker ved flere overkørsler er erstattet af elektroniske lydgivere, bør dette forhold indarbejdes i bekendtgørelse. *Vejdirektoratet* bemærker, at det kunne overvejes at indsætte en bestemmelse om at nye klokker skal være elektroniske, skal kunne overvåges og have retningsbestemt lyd.

Banedanmark bemærker, at hestesluser ikke er omtalt i § 2, stk. 1, nr. 2 og at det bør præciseres hvilke afmærkninger, jf. færdselsloven, der er omfattet af § 2, stk. 1, nr. 9.

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Færdselsloven sidestiller kørestole, som er konstrueret til en hastighed af højst 15 km i timen og som kun med væsentlig konstruktiv forandring kan ændres til større hastighed, med cykler. Hvis brugeren selv fører kørestolen og kører med almindelig ganghastighed, anses denne at være gående. *Trafikstyrelsen* vurderer derfor at kørestole er dækket af bestemmelserne i § 2.

Begrebet klokkesignal er ikke defineret nærmere i bekendtgørelsen. En elektronisk lyd giver vil efter *Trafikstyrelsens* vurdering også kunne rummes inden for begrebet klokkesignal. *Trafikstyrelsens* regler udarbejdes generelt som overordnede funktionskrav, der giver infrastrukturforvaltere mulighed for at vælge den løsning infrastrukturforvalte-

ren vurderer bedst på den pågældende infrastruktur, her overkørsler. Styrelsen vil derfor ikke som udgangspunkt detailregulere klokkesignalers udformning.

Trafikstyrelsen anser hestesluser for at være omfattet af § 2, stk. 1, nr. 2. Endeligt bemærker Trafikstyrelsen, at afmærkning af tættere bebygget område er reguleret i færdselsloven, og derfor ikke skal præciseres i overkørselsbekendtgørelsen.

Krydsmærker

Vejdirektoratet foreslår, at der i § 8, stk. 5 anvendes de afstandskrav, der fremgår af bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning, da disse er sikkerhedsvurderet af *Vejdirektoratet*. *Vejdirektoratet* foreslår endvidere, at *Vejdirektoratets* krav om retroreflektion af vejtavler også anvendes på banernes tavler.

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Trafikstyrelsens regulering er baseret på funktionskrav. Der reguleres generelt ikke i kvantitativ forstand eller på teknisk detaljeret niveau. Disse forhold kan uddybes som eksempler i vejledning til bekendtgørelsen.

Spærretid

Lokalbanen spørger om det, at spærretiden skal være så kort som muligt i bekendtgørelsens § 15, indebærer et krav om anvendelse af hurtigere bommotorer.

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Kravet om en så kort som praktisk muligt spærretid indebærer ikke et krav om anvendelse af hurtigere bommotorer.

Signaler mod jernbane

Siemens spørger om der er generelle og/eller specifikke krav til signalering mod banetrafikken eller om de nuværende SR75 regler er obligatoriske.

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Trafikstyrelsen har ikke fastsat regler om signalering mod banetrafikken. Disse fremgår af infrastrukturforvalterens egne sikkerhedsregler, eksempelvis SR75.

Alle gældende krav

Siemens anfører, at de i udkastets §§ 8 – 14 anførte krav næppe synes at være udtømmende. Det er ønskeligt med en komplet liste over alle (nødvendige) krav til og bestemmelser for sikkerhedsforanstaltninger, der samles og anføres i bekendtgørelsen eller et bilag hertil.

Trafikstyrelsens bemærkninger:

§§ 8-14 oplister de krav til sikkerhedsforanstaltninger, der efter Trafikstyrelsens vurdering er nødvendige.

For så vidt angår udseende af de forskellige sikkerhedsforanstaltninger er dette reguleret i Vejdirektoratets vejafmærkningsbekendtgørelse. Trafikstyrelsen kan derfor ikke indføre disse krav i overkørselsbekendtgørelsen, men alene henviser til dem.

Endelig kan infrastrukturforvaltere have egne regler til brugen af sikkerhedsforanstaltninger. Disse skal ikke indføres i overkørselsbekendtgørelsen.