

Transportudvalget

I forlængelse af hørings svar fra KL og Carl Diken Pedersen til høringsudgaven af forslag til ændret Jernbanelov, samt det egentlige lovforslag L162 og "Høringsnotat vedrørende forslag til jernbanelov L162", bilag 1, vedlægges skriftlige bemærkninger til lovforslaget, hvor nogle af bemærkningerne er visualiseret med foto.

I koncentreret form er bemærkningerne fokuseret på vejsiden af en jernbaneoverkørsel som følger:

Ad § 62, stk. 1	Ingen bemærkninger
Stk. 2	Det anførte forslag er en forenkling af vejlovcirkulæret CIR nr. 132, 06.12.1985 med klare snitflader mellem vejmyndighed og infrastrukturforvalter. Det vil medføre en afbureaukratisering af sagsbehandlingen og vil være udgiftsneutral.
Stk. 3 og stk. 4	Er nye forslag i god tråd med den nye vejlovs fokusering på fremkommelighed og trafiksikkerhed. Det bør der også være fokus på i jernbaneloven skrevet i forståelig sprog for vejmyndighederne.
Stk. 3 (det nuværende)	Vi vil foreslå, at der foretages en screening af de eksisterende viadukter inkl. ramper med deltagelse af en trafiksikkerhedsrevisor for, at trafiksikkerhedssituationen for vejtrafikken, samt hvilke barrierer der er. Uden for selve lovforslaget vil vi anbefale, at der i lighed med omfordelingen af bygværker mellem DSB og Vejdirektoratet, at sporbærende bygværker overgår til Banedanmark. Det vil være en afbureaukratisering af sagsbehandlingen.
Stk. 4 (det nuværende)	I relation til vejbelægningen ved skinnerne er situationen uafklaret, som følge af Trafikstyrelsens ændring af BEK for jernbaneoverkørsler. Vi vil foreslå, at der bliver en klar snitflade mellem vejmyndighederne og infrastrukturforvalteren ved skinnerne, men vi vil anmode Transportudvalget om, at videregive den melding til Transportministeren, samt gøre opmærksom på, at der er et uafklaret økonomisk mellemværende mellem vejmyndighed og infrastrukturforvalter.

Som en tværgående problemstilling skal peges på en uvildig trafiksikkerhedsrevision i henhold til vejreglerne for trafiksikkerhedsrevision. Det gælder for:

- Ombygning af jernbaneoverkørslerne vejvendte sikkerhedsforanstaltning.

- Ved forøgelse af spærretid.
- Ved strækningsvise tilsyn.
- De krydsende veje i forbindelse med niveaufrie krydsninger.
- Ved nedlæggelse/flytning af overkørsler ved ekspropriationskommissionen.

Anlægsmyndigheden/Infrastrukturforvalteren nedlægger overkørsler af sikkerhedsmæssige og økonomiske årsager.

Hvis enten kommissionen, lodsejeren eller vejmyndigheden har indvendinger primært ud fra et sikkerhedsmæssigt hensyn, skal kunne stille krav om uvildig trafiksikkerhedsrevision.

Det er væsentligt for vejmyndighederne og politiet samt lodsejere, at der foreligger en uvildig trafiksikkerhedsrevision.

Der skal herved anmodes over for Transportudvalget, at udvalget anmoder Transportministeren om at udarbejde en BEK efter samme model som BEK nr. 1210 af 9. december 2011 "Om forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed".

BEK bør udarbejdes af Vejdirektoratet.

En anden tværgående problemstilling er det totalt uheldsoversigt, der registreres af Trafikstyrelsen og på vejsiden af politiet og Landspatientsregisteret.

Det anbefales, at de arbejdsgrupper, der er nedsat Færdselskommissionens nationale handlingsplan, 2013-2020, også inddrager problemstillingen om sikkerheden i jernbaneoverkørsler.

Der vedlægges korrespondance med ministeriet.

Med venlig hilsen og på vegne af KL

Carl Dixen Pedersen

Konsulent

Bemærkninger til "Forslag til jernbanelov" lovforslag nr. L162 fremsat d. 11. marts 2015 af Transportministeren Magnus Heunicke.

Kapitel 11.

Niveauoverkørsler, der er åbne for almindelig færdsel, Jernbanelovens forslag:

"§ 62. Udgifter til drift og vedligeholdelse af anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørsler, der er åbne for almindelig færdsel, afholdes af infrastrukturforvalteren"

Det er positivt, at der nu er sammenhæng, uanset hvem der har afholdt udgifterne til etableringen af sikkerhedsforanstaltningerne, at infrastrukturforvalterens ejerskab af alle sikrede jernbaneoverkørsler også er den, der afholder drifts- og vedligeholdelsesudgifterne. Dermed er der et entydigt ansvar for sikkerheden i sikrede overkørsler med etablering, drift og vedligeholdelse.

Det forudsættes at alle overenskomster med kommunerne, som har betalt for sikkerhedsforanstaltningerne, opsiges. Det er infrastrukturforvalteren, der ejer overkørselsanlæggene og dermed forvalter dem.

Herved er dette område blevet afbureaukratiseret og forenklet.

Jernbanelovens forslag:

"Stk. 2. Når anlægsarbejder på vejnettet medfører behov for etablering af nye eller omfattende ændring af eksisterende anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørsel, afholdes udgifterne hertil af vedkommende vejmyndighed. Udgifterne afholdes af infrastrukturforvalteren, hvis etablering af eller ændring i sikkerhedsforanstaltningerne skyldes anlægsarbejder på banenettet"

I bemærkningerne til stk. 2 i lovforslaget anføres: "Det foreslåede stk. 2 er en præcisering af den gældende § 21y".

I "Lov om ændring af lov om jernbane og lov om offentlige veje" med ikrafttræden d. 1. juli 2012 fremgår af § 21y følgende:

"Når et anlægsarbejde i en jernbaneoverkørsel medfører behov for etablering af nye eller ændring af bestående sikkerhedsforanstaltninger, afholdes udgifterne hertil af henholdsvis vedkommende vejbestyrelse eller vedkommende vejmyndighed, hvis etablering af eller ændring i sikkerhedsforanstaltningerne skyldes anlægsarbejder på vejnettet. Tilsvarende afholdes udgifterne af jernbaneinfrastrukturforvalteren, hvis etablering af eller ændring i sikkerhedsforanstaltningerne skyldes anlægsarbejder på banenettet"

I bemærkningerne til dette lovforslag "2.4.2 Transportministeriets overvejelser og lovforslag" anføres:

"Det er ikke hensigten med lovforslaget at ændre grundlæggende på den gældende retstilstand på jernbaneoverkørselsområdet"

Der anføres endvidere i "Almindelige bemærkninger":

"Ordningen svarer til den, der findes i dag med den undtagelse, at udgifterne til fremtidig drift og vedligehold af de sikkerhedsforanstaltninger, der er betalt af den, der forårsager projektet, ..."

Men baggrunden for "Ordningen svarer til, der findes i dag" var en fejlinformation fra departementet på baggrund af nogle oplysninger fra Banedanmark om skadevolderprincip til Transportudvalget. Endvidere oplyste departementet ikke over for Transportudvalget om Vejdirektoratets høring, hvor det blev meddelt, at Vejdirektoratet overholdt lovgivningen. Det har departementet indrømmet var en fejl.

Hvad er så ordningen, der svarer til den der findes "i dag" inden 1. juli 2012?

Det er den, der er anført i "Cirkulære om lov om offentlige veje" nr. 132, dateret 6. december 1985, hvor der anføres om anlægsarbejder på vejnettet følgende:

1. Derimod betaler staten for forbedringer af sikringsforanstaltninger, selvom de er nødvendiggjort af nye anlægsarbejder, der ikke er så omfattende, at den ombyggede vej kan sidestilles med anlæg af en ny vej, og arbejder, der ikke har til formål at forøge kapaciteten af motorkøretøjer, men f.eks. at sikre de svage trafikanter.

Bemærkning: Kapacitet er ikke kvantificeret f.eks. kan flytning af svage trafikanter til selvstændig stianlæg ikke måles.

2. Efter gældende praksis har staten ikke betalt disse sikringsforanstaltninger, hvis sikringen er gjort nødvendig, fordi der er tale om en ny overkørsel, forårsaget f.eks. af et nyt vejanlæg over banen.

Bemærkning: Det er meget få nye jernbaneoverkørsler, der er etableret efter d. 06.12.1985.

Hvis der, i forbindelse med den nye krydsning, har kunnet nedlægges en eller flere sikrede overkørsler, har staten betalt sikringsforanstaltninger i den nye overkørsel.

3. En så væsentlig udvidelse af en eksisterende vej, at denne kan sidestilles med et nyt vejanlæg. Dette sidste vil særligt være tilfældet, når antallet af kørebaner forøges, eller der anlægges nye cykelstier og fortove med henblik på at øge vejens kapacitet.

Bemærkning: Der kendes ikke umiddelbart den type projekter etableret efter d. 06.12.1985.

I de generelle bemærkninger til lovforslaget L162 anføres:

- Lovforslaget er et led i moderniseringen af lovgivningen.
- Det er endvidere en målsætning at gøre loven nemmere at forstå for borgerne.

Hertil skal tilføjes, at overkørselsområdet adskiller sig fra den øvrige jernbaneinfrastruktur ved at have mange grænseflader til vejområdet.

Hos jernbaneinfrastrukturforvalteren er kompetencen centreret om en forholdsvis begrænset personkreds. Modsat hos de mere end 50 vejmyndigheder med overkørsler er overkørselsområdet et meget lille sagsområde, hvor det ikke er muligt for de ansvarlige teknikere at have løbende specifik kompetence på området.

Det gør, at lovgivningen m.v. skal være læsbart og forståeligt med klare snitflader mellem 2-parts myndighederne.

KL's ændringsforslag til § 62, stk. 2:

"Når anlægsarbejder på vejnettet medfører behov for etablering af nye eller ændring af bestående sikkerhedsforanstaltninger til sikring af vejtrafikken i automatisk niveauoverkørsel, afholdes udgifterne hertil af infrastrukturforvalteren. Ved en ny vejs krydsning afholder vejbestyrelsen udgifterne til sikkerhedsforanstaltninger, hvis der ikke kan nedlægges en nærvæd sikret overkørsel eller der flyttes betydelig vejtrafik fra andre overkørsler til den nye vej"

Herved er der:

- Klare snitflader mellem vejmyndighed og infrastrukturforvalteren.
- Ændrer ikke grundlæggende på den gældende retstilstand på jernbaneoverkørselsområdet.
- Ordningen svarer i princippet til den, der findes "i dag" (CIR nr. 132).
- Forslaget vil afbureaukratisere sagsbehandlingen.

Forslaget medfører ikke merudgifter for staten. Der ændres ikke ved, at de statslige udgifter fortsat er alle i forbindelse med ændring af sikkerhedsforanstaltningerne til projektbehandling, banevagt, sikkerhedsplaner etc.

Det forudsættes, at lovforslagets bemærkninger til ad § 62, stk. 2 ændres i fornødent omfang.

Med henvisning til de "almindelige bemærkninger" bør det anføres til disse bemærkninger ad § 62, stk. 2, at vejmyndigheden i henhold til vejlovgivningen har ansvaret for den krydsende vej, samt forvarslingen af overkørslen med advarselstavler og afmærkningen på kørebanen i henhold til færdselsloven § 23, pkt. 2 samt stopstreg.

Endvidere bør anføres Færdselslovens §§ 5 og 23, pkt. 2 er gældende for vejfærdslen på den krydsende vej igennem overkørslen.

Nyt forslag til et stk. 3 i § 62:

"Infrastrukturforvalteren er ansvarlig for, at der i automatisk niveauoverkørsel til stadighed er den kortest mulig spærretid for vejtrafikken med optimal trafiksikkerhed og fremkommelighed på vejnettet, herunder for offentlig bustrafik og beredskab"

Forslaget er begrundet i og som kan betragtes som bemærkning til stk. 3:

Spærretidslængden for vejtrafikanterne er en af de mest farlige uheldsfaktorer i automatiske niveauoverkørsler.

Når eksempelvis vejtrafikanter bliver holdt tilbage af nedlukkede bomme, samtidig med et holdende tog udveksler passagerer bliver nogle trafikanter utålmodige til det aggressive med det resultat, at der foretages trafiksikkerhedsfarlige krydsninger.

Spærretidslængden skal opfattes logisk af vejtrafikanterne.

Teknisk set bør det være muligt ved trinbræt, station etc. beliggende op til den krydsende vej, at overkørselsanlægget først aktiveres, når toget er klar til afgang. Er togekspeditionsstedet beliggende længere væk fra overkørslen, men har indflydelse på spærretidslængden, bør udkørselstogvejen fastlægges straks efter toget afgår, hvilket kan medføre reduceret toghastighed indtil overkørslen viser sikret.

I overkørslens aktiveringsperiode bør der kun være en togkrydsning.

Bomme bør kunne lukkes hurtigere op end i dag.

Når spærretidslængden i tid bliver længere som følge af forøget toghastighed, togintensitet, ved yderligere kapacitetstildeling jf. lovforslagets § 7, halvbomme ændres til 2x2-halvbomme etc., skal der foretages en trafiksikkerhedsmæssig konsekvensvurdering, der høres hos vejmyndighed og indhentes samtykke hos politiet.

Ved optimering af spærretiden for vejtrafikanterne, kan konsekvensen i mindre grad medføre tillæg af køretid for toget.

Nyt forslag til et stk. 4 i § 62:

"Trafikretninger mod en automatisk niveauoverkørsel skal være sikret med automatiske bomme"

Kommentar:

I "Regler for sikring af jernbaneoverkørsler åbne for almindelig færdsel" foreløbig udgave, juni 1993 er anført:

"På længere sigt er det målet, at alle færdselsarealer med trafikretning igennem eksisterende jernbaneoverkørsler (excl. Sporoverkørsler og overkørsler på godsbaner) sikres med automatiske bomme"

Dette er 22 år siden!

I forbindelse med moderniseringen af de automatiske overkørselsanlæg blev ovennævnte målsætning godkendt af ministeriet og var med i en trafikaftale.

Det er 16 år siden!

I "BEK nr. 115" af 31.01.2014 om sikkerhedsforanstaltninger i jernbaneoverkørsler, der er åbne for almindelig færdsel er anført i § 6, stk. 3: "Helbomanlæg skal anvendes i jernbaneoverkørsler, hvor den fastsatte toghastighed overstiger 120 km/t". I § 6, stk. 4 er anført: "Hel- eller halvbomanlæg skal anvendes i jernbaneoverkørsler i et tættere bebygget område, når en jernbaneoverkørsel, der anvendes af gående, cyklister og førere af lille knallert, også kan anvendes af motorkøretøjer, herunder førere af stor knallert, traktorer eller motorredskaber",

Mange udenlandske undersøgelser kommer i størrelsesorden til de nogenlunde samme gennemsnitlige sikkerhedseffekter af tiltag – fald i uheld:

Fra krydsmærker til advarselsanlæg: 54 %

Fra krydsmærker til halvbomme: 72 %

Etablering af stibomme op til: 50 %

I Trafitec rapport "Uheld ved jernbaneoverkørsler – udvikling og opdeling på sikringsform", marts 2009 udarbejdet for Vejdirektoratet.

Ønsket var en vurdering af "Effekt af modernisering af overkørsler" ved en før-og-efter uheldsevaluering af modernisering af jernbaneoverkørsler ved privatbanerne administreret af Vejdirektoratet.

En modernisering vil sige en total renovering med fuldelektronisk styreenhed og alle sikkerhedsforanstaltninger blev genplaceret i overensstemmelse med gældende regler, herunder blev trafikretninger mod overkørslen, hvis de ikke allerede var sikret, sikret med automatiske bomme.

Resultatet blev, med hensyn til personskader ved før, forventet og efter effekt på 68 % nedgang i personskader på 95 % signifikansniveau.

I lovforslaget bør der signaleres trafiksikkerhed ved grundformen er som foreslået i nyt stk. 4.

Det vil også afbureaukratisere en risikovurdering, hvis der skal foretages yderligere sikring af en automatisk overkørsel.

Forslag til bemærkning til stk. 4:

Alle undersøgelser peger på den størst samlede sikkerhedsmæssige effekt opnås ved automatisk automatisk bomsikring af alle trafikretninger mod en overkørsel.

Det bør således være grundkonceptet for alle automatiske niveauoverkørsler.

Jernbanelovens forslag til stk. 3:

Der bør af hensyn til vejmyndighedernes forståelse af bemærkningerne til stk. 3:

"eller vejmyndigheden udbygger viadukter til sikring af vejtrafikken i jernbaneoverkørsler, der er åbne for almindelig færdsel"

At udbygge eksisterende viadukter har ikke noget at gøre med sikring af vejtrafikken i jernbaneoverkørsler åbne for almindelig færdsel.

Der bør anføres, at udbygning af viadukter kan være begrundet i udviklingen af vejtrafikken siden viadukten blev bygget, sikring af bløde trafikanter med stianlæg, fjernelse af vægtbegrænsning og højdebegrænsning, trafiksikkerhedsforbedre trafikfarlige ramper til viaduktanlæg etc.

Det bør anføres for ikke at være i tvivl, at vejmyndigheden har ansvaret for de krydsende veje i henhold til vejlovgivningen.

Det bør overvejes om klager og tvister om vejtekniske forhold rettelig bør afgøres i henhold til vejlovens §§ 132 og 133, da disse problemer ikke teknisk har noget med banen at gøre.

§ 62, stk. 4:

"Transportministeren fastsætter efter forhandling med justitsministeren regler om anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørsler, der er åbne for almindelig færdsel"

Hertil bemærkes i "Høringsnotat vedrørende forslag til jernbanelov L162" bilag 1, dateret 18. februar 2015, i relation til ansvaret for vejbelægningen i niveauoverkørsler fra nærmeste skinne og ud mod vejen:

"Der ses ikke at være behov for at indføre en særskilt bestemmelse om ansvar for vejbelægningen i selve lovteksten. Det følger af lovforslaget, at transportministeren bemyndiges til at fastsætte regler om anlæg til sikring af vejtrafikken. Reglerne vil blive fastsat i en bekendtgørelse"

Hertil skal bemærkes, at der allerede er vejregler om vejens længdeprofil igennem en jernbaneoverkørsel, herunder i asfaltbeskrivelserne krav til jævnhed og komfort.

Det der er problemstillingen er i medført af BEK nr. 1094 af 21.09.2010 "Om ansvar for sikkerhedsforanstaltninger i jernbaneoverkørsler på Banedanmarks net, der er åbne for almindelig færdsel", hvor der i § 3, stk. 2 er anført:

"Banedanmark er ansvarlig for at vedligeholde overkørselsbelægningen mellem skinnerne og vejbelægningen indtil 2,5 m fra nærmeste skinne eller længere, hvis der aftales med vedkomne vejbestyrelse eller vejmyndighed"

Dette stk. 2 var ikke medtaget i den næste BEK 1048 af 03.11.2011.

Trafikstyrelsen orienterede ikke om ændringen, herunder hvorledes bane og vej skulle forholde sig. Meget stor forvirring.

Vejmyndighederne modtog ikke nogen økonomisk kompensation – det har de stadig ikke fået.

Nu har situationen i 3½ år været uklar.

En løsning kunne være i lighed med § 12 i vejloven, at inden overdragelse til vejmyndigheden, at belægningen blev udbedret i fornødent omfang. Infrastrukturforvalteren stiller uden beregning banevagt til rådighed.

Uafhængig tredjeparts vurdering og sagkyndig bistand.

Lovforslagets § 64.

Det anføres, at Trafikstyrelsen kan kræve, at infrastrukturforvaltere, der ansøger om godkendelse af jernbaneinfrastruktur, skal bruge en uafhængig tredjeparts vurdering i forbindelse med ansøgning om godkendelsen.

Endvidere anføres, at Trafikstyrelsen godkender uafhængige tredjeparter og fører tilsyn med disse.

Bemærkning:

Problemstillingen i jernbaneoverkørsler er en 2-partsproblemstilling.

For vejdelen i jernbaneoverkørsler vil det helt naturligt være en uddannet og godkendt trafiksikkerhedsrevisor i henhold til vejreglerne for trafiksikkerhedsrevision.

Tilsyn.

Lovforslagets § 70.

Med hensyn til den vejvendte del af en automatisk niveauoverkørsel bør der foretages en uafhængig trafiksikkerhedsinspektion ved en uddannet og godkendt trafiksikkerhedsrevisor i henhold til vejreglerne for trafiksikkerhedsrevision.

Indberetning og sikkerhedsrapporter.

Lovforslagets § 78.

De indberetninger, der sker til Trafikstyrelsen om ulykker, forløbere til ulykker samt sikkerhedsmæssige uregelmæssigheder på jernbaneområdet i jernbaneoverkørsler har alene relation til toget og sikkerhedsforanstaltningen.

Det, der ikke bliver registreret er eksempelvis bagendekollisioner, udskridning, væltning i skinner etc.

Herved får man ikke det sande billede af trafiksikkerhedsproblemer i jernbaneoverkørsler.

Der bør årligt udarbejdes en rapport over alle sikkerhedsmæssige problemer i og ved en jernbaneoverkørsel.

Politisk aftale – 16. december 2010

"Forstærket indsats mod spøgelsesbilisme og bedre sikkerhed i overkørsler"

Baggrund

Svendborgbanen – Højby – dødsulykke med 11-årig dreng d. 03.12.2010.

"Øget sikkerhed ved overkørsler – afrapportering" Anlægsudvikling, Banedanmark, juli 2014.

I december 2011 blev forsøget "Øget sikkerhed i overkørsler" sat i gang.

Formålet var at undersøge en række udenlandske tiltag til forbedring af sikkerheden i overkørsler. Forsøgene blev foretaget som pilotforsøg i udvalgte danske overkørsler for at efterprøve tiltagene under danske forhold.

Generel viden om påvirkning af trafikanters adfærd er følgende trafiksikkerhedsfremmende i relation til overkørselsanlæggets vejvendte sikkerhedsforanstaltninger:

- Hvis en færdselsregel opleves af trafikanterne som unødvendig eller umotiveret, så vil en stor del af trafikanterne begynde at slække på fortolkningen af reglen.
- Når trafikanterne oplever at blive holdt tilbage af et rødt signal uden grund, nedbrydes respekten for signalerne.
- Generelt gælder, at en standardiseret fysisk udformning af et vejkryds (jernbaneoverkørsel og dets forskellige dele), gør det lettere for trafikanterne at opnå korrekte forventninger og oplevelser af, hvilke krav krydset stiller.

I afrapportering af "Øget sikkerhed ved overkørsler", Banedanmark, juli 2014 fokuseres meget på vejtrafikanternes:

- Manglende opmærksomhed
- Manglende tålmodighed
- Letsindig adfærd
- Bevist risikoadfærd
- Overtrædelse af love, regler og procedurer
- Frustration over lange spærretider
- Falsk tryghed baseret på viden om togtider og hyppighed

Hertil skal bemærkes fra undertegnede:

- Den generelle vedligeholdelsesstandard af sikrede overkørsler på statsbanestrækninger vil have vanskeligt ved at leve op til et sikkerhedsbevis for overkørslernes sikkerhedsforanstaltninger.
- En detailbesigtigelse af Bramming-Tønder-strækningen efter oprustning viste 97 fejl i 45 overkørsler.
- Siden "Regler for sikring af jernbaneoverkørsler åbne for almindelig færdsel" (foreløbig udgave), juni 1993, har de statsansvarlige for overkørsler ikke foretaget en målrettet

udviklingsproces for at reducere spærretiden for vejtrafikanter, specielt ved standsningssteder med adgang fra den krydsende vej eller nærvæd beliggenhed, har togafviklingen, i forbindelse med passagerudveksling, indflydelse på overkørselens spærretid.

- Vedrørende pkt. 6.11 "Særlige forhold ved stationsanlæg" blev der anført:

"De anførte bestemmelser skal sikre at overkørselsanlæggene først tændes, når togpassagen er umiddelbart forestående, således at vejtrafikken ikke sinkes unødigt"

Det var en hensigtserklæring med indirekte opfordring til udvikling af systemerne for at nedbringe spærretiderne – ikke sket.

- Mere brug af midterhelle i overkørsler for at hindre zig-zag-kørsel, for derved at undgå helbomanlæg med længere spærretid og indespærring mellem bomme.
- Mere brug af perroner på hver side af den krydsende vej.
- Osv.

Sammenfatning

Generelt om undersøgelsen kan som positivt bemærkes:

- Adfærdsregistrering
- Registrering af spærretid – min., gennemsnit og max.

Men der er følgende mangler:

- Der er ikke uheldsoplysninger, f.eks. 10 år før undersøgelsens påbegyndelse.
- At der burde være en reference til overkørsel med samme karakteristik som den afrapporterede, men uden utålmodige krydsende fodgængere.
- Med det røde vekselvirkende lys i kørebanen og den variable færdselstavle er der ikke søgt om dispensation hos Vejdirektoratet i henhold til "Bekendtgørelse om vejafmærkning".

Resultatet er, at antallet af utålmodige krydsende fodgængere er nedbragt, men ikke afgørende.

Sikring med langbomme bør stoppes.

Bemærkninger til de enkelte forsøg

Net under bomme

Der har for mere end 20-30 år siden været anvendt net under bomme eller 2 vandret liggende smalle bomme.

Efter hvad der har kunnet findes om årsagen til man opgav disse konstruktioner var, at i vintertiden kunne der under særlige vejrmæssige forhold sætte sig "tunge" isdannelser, der satte bommene ude af funktion.

I øvrigt om overkørsel 113 for Skovsbovej på Svendborgbanen følgende:

På et møde d. 4. marts 1980 mellem DSB, politiet og kommunen oplyste DSB, at der ved anlæg af standsningssted ved Skovsbovej vil kræve, at der må anlægges ca. 150 m lange perroner på hver side af vejen af hensyn til sikringsanlægget for bommene.

Den 2. april 2004 blev en ung cyklist på vej til skole dræbt ved at køre ud foran toget, der kom fra Svendborg mod Odense, hvor der er forringet udsyn mod toget pga. kurvet sporforløb og beplantning på baneskråninger.

Der var på uheldstidspunktet et omfattende anlægsarbejde på vejen med fjernvarmerør.

Der burde have været banevagt.

Banedanmark/Vejdirektoratet foretog i samarbejde med vejmyndighederne sikkerhedsmæssig besigtigelse som følge af hastighedsopgraderingen. Da det kunne konstateres, at der ikke var bevilling til sikkerhedsopgradering af overkørslerne, blev arbejdet stoppet efter aftale på BD/VD direktør kontaktmøde.

Som opfølgning på mødet sendte Vejdirektoratet brev af 25. august 2005 til Banedanmark med anmodning om en plan for hvorledes overkørslerne kan bringes i en sikkerhedsmæssig tilstand, således at de kan godkendes i henhold til vejloven.

Det skete aldrig.

Det forholdsvis nye standsningssted Svendborg Vest er placeret nordvest for overkørslen.

Sydøst for overkørslen er beliggende nogle meget store uddannelsessteder. Disse genererer et betydeligt antal togpassagerer. Af den årsag er der også 7 busruter på Skovsbovej, der krydser banen.

Der er således meget tungtvejende grunde for, at spærretiden for vejtrafikken og den offentlige bustransport bliver reduceret til et absolut minimum, hvilket kan ske ved placering af perron syd for Skovsbovej. Herved skal de nordfra kommende studerende ikke krydse Skovsbovej. Ved anlæg af en perron på nordsiden af Skovsbovej øst for banesporet, behøver de mange studerende togpassagerer på returkørslen ikke krydse overkørslen.

Forsøget har ikke medført ny viden, som ikke allerede var kendt i forvejen.

Net kan også medføre farlig indespærring mellem bomme.

Blinkende bomlygter i belægning.

Termen er ikke blinkende bomlygter i belægning, men i henhold til "Bekendtgørelse om vejafmærkning" ad § 50, stk. 2 "Hvid og gul afmærkning kan suppleres med eller erstattes af færdselssøm eller lignende. Disse kan forsynes med lys eller refleks i samme farve som afmærkningen".

Der er ikke søgt om dispensation hos Vejdirektoratet om anvendelse af rødt blinkende lys.

Det oplyses, at der er etableret stibomme 25.-26- maj 2013. Derudover er der etableret hegn for at lede fodgængere fra perroner ud bag disse bomme. Sidstnævnte er ikke korrekt, idet hegnet er placeret foran bomdrev. Det er en norm i overkørselsreglerne, at der ikke må være adgang mellem bomdrev og vejsignal, hvilket der er.

På de to halvbomme mangler der bomlygte for cykelstien. På samme halvbomme er bomlygte nr. 2 ikke placeret korrekt i forhold til kørebanen.

På de to stibomme er monteret 2 bomlygter, der skal være én ud for cykelsti.

Det anføres, at stibomme nedlukkes i samme tidsrum som halvbomme i modsat vejside. Det kan medføre, at især langsomme fodgængere f.eks. med rollator kan blive "fanget" i overkørslen. Der oplyses ikke afstand mellem bomme i samme vejside for at kunne vurdere ganghastighed.

Det giver anledning til følgende bemærkninger:

1. Der gennemføres samtidig 3 aktiviteter – hegn, stibomme og rødt blink som afmærkning i belægning.

Dette gør det vanskeligt at adskille de enkelte aktiviteters effekt på utålmodige fodgængere.

2. To forhold er i modstrid med reglerne:

- Adgang mellem bomdrev og vejsignal.
- Der er ikke søgt dispensation for rød afmærkning i kørebanen. Vejdirektoratet oplyser, at der indtil nu kun er givet en dispensation. I det her tilfælde må det påregnes meget vanskeligt i det hele taget at få dispensation. Ved ansøgning skal der være en redegørelse for evaluering af forsøget.

3. Den gennemsnitlige spærretid på ca. 120 sek. virker umiddelbart meget lang.

Ifølge TIB er ovk. 225 beliggende ca. 600 m fra nabooverkørslerne på hver side af overkørslen.

Ved togkørsel mod Grenå har ovk. nr. 226a og ovk. 225 fælles overkørselssignal.

Der bør udarbejdes en redegørelse for de målte gennemsnitlige spærretider og kan de i givet fald gøres kortere.

4. I beskrivelsen af pilotforsøg nr. 5: "Vekselvirkende lys på bomme og lys i vejbanen" fremgår det ikke af Trafitec's evaluering, at der var forsøg med vekselvirkende bomlygter!
5. Det var ønskeligt, at de utålmodige fodgængeres ganglinier blev optegnet.

Variabel færdselstavle.

Cirka 165 m før automatiske halvbomme ved overkørsel nr. 73 for Lundgårdsvej er der opsat variabel tavle med advarselstavlen A99 med undertavle, der er alternerende med følgende tekster: "Jernbane 150 meter" og "Bomme er nede".

I henhold til "Bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning", kapitel 2 – Variable tavler – brug af variable tavler, er der anført:

"§ 9. Variable tavler må kun anvendes, hvis den aktuelle information ikke kan formidles ved anvendelse af faste tavler

§ 10. Tekst og symboler må ikke være alternerende"

Der er ikke stopsigt til overkørslen, men det kan tilvejebringes.

Beboere oplyste, at der havde været nogle bumpåkørsler, bagendekollisioner og udskridninger i grøft i glat føre.

De eksisterende advarselstavler er ikke placeret korrekt.

Det er vanskeligt at se forsøget bringer noget nyt til forbedret sikkerhed i jernbaneoverkørsler.

Det havde været mere relevant med en variable hastighedstavle.

Forlængede bomme

I overkørsel nr. 32 på Svendborgbanen for Overvejen i Årslev blev de to halvbomme forlænget og ibrugtaget i løbet af august 2013. De forlængede bomme kaldes almindeligvis for ¾-bomme, og deres primære formål er at forhindre zig-zag kørsel igennem overkørslen. I SODB benævnes de langbomme.

En bekymring i relation til forlængede bomme er, at trafikanter på vej ud af overkørslen kan blive ramt af den lange bom, der er på vej ned fra modsatte vejside.

Følgende er konstateret ved en besigtigelse.

Årslev station er beliggende ca. 400 m fra ovk. nr. 32 og 300 m fra ovk. 33 syd fra stationen.

I "SODB – sikringsanlæggene og deres betjening. Anlægsbestemmelser for automatisk sikrede overkørsler" anføres, at langbom højst må være 8 m lange.

De blev konstateret mere end 9 m lange.

Forringning: 9 sek.

Bomnedlukning: 16 sek.

Samlet sikringstid: 25 sek.

I rapporten anføres forringningsperioden er forlænget fra ca. 6,5 sek. til 8 sek.

Af registreringerne fremgår:

120 ulovlige krydsninger i førperioden.

151 ulovlige krydsninger i efterperioden med lange bomme.

Det vil sige det primære formål med at hindre zig-zag kørsel ikke er lykket.

Set ud fra, at det generelt gælder, at en standardiseret fysisk udformning af jernbaneoverkørsel og dets forskellige dele, gør det lettere for trafikanterne at opnå korrekte forventninger og oplevelser af hvilke krav overkørslen stiller.

Det helt normale for danske overkørsler med automatiske bomme er, at de lukker ned fra bagkant af færdselsareal til midten af kørebane.

På baggrund af forsøget anbefales det kraftigt at stoppe med sikringsformen langbomme – også set ud fra den atypiske nedlukning af bomme.

Sivestedvej
Kolind, Midtjylland
Street View - maj 2009



En overkørsel nedlægges og trafikken flyttes til en ny overkørsel.

Vejprojektet medfører betydelig trafiksikkerhedsforbedring for den krydsende vejtrafik.

Infrastrukturforvalteren afholder udgifterne til sikkerhedsforanstaltningerne.



Ændret linieføring af vejen i overkørslen og der etableres cykelstier.

Vejprojektet medfører betydelig trafiksikkerhedsforbedring i overkørslen.

Infrastrukturforvalteren afholder udgifterne til de ændrede sikkerhedsforanstaltninger.



Vejen flyttes ca. 10 m og ombygges samt der etableres dobbeltrettet cykelsti.

Vejprojektet medfører betydelig trafiksikkerhedsforbedring i overkørslen.

Der flyttes tung trafik fra en anden overkørsel.

Infrastrukturforvalteren afholder udgifterne til de ændrede sikkerhedsforanstaltninger.



Vejen ombygges til ny standard, herunder får cyklister en bedre krydsningsvinkel af skinnerne.

Vejprojektet medfører betydelig trafiksikkerhedsforbedring i overkørslen.

Infrastrukturforvalteren afholder udgifterne til de ændrede sikkerhedsforanstaltninger.



Dødsuheld med yngre person.

Overkørslen ombygget således, at krydsende heste ikke skal igennem sluse.

Særdeles trafikfarlig.

Nederst ses hvorledes det skulle være gjort.



Infrastrukturforvalteren har ikke ændret på sikkerhedsforanstaltningerne således, at stien kunne føres igennem og der blev etableret stibom.

Trafikfarlig.



Stien er ikke ført igennem.

Fodgængerne må ud på kørebanen, når overkørslen skal krydses.



**Bomdrev og vejsignal ikke flyttet i forbindelse med
stiprojekt.**

Trafikfarlig.



Der ses i vejens højre side en "elefantsti" igennem overkørslen.

Infrastrukturforvalteren ville ikke flytte sikkerhedsforanstaltningerne uden beregning.



Voldsom indskrænkning af fortov.



Langbomme.

I henhold til færdselslovens § 23, pkt. 2 må der ikke overhales i jernbaneoverkørsler.

Vejbanen skulle min. være 6 m bred.

Der er dårlig oversigt ud ad banen.

Bør ombygges til traditionel halvbommeanlæg.



Forsøg med langbomme.

Zig-zag krydsende biler blev forøget.

Der bør ikke udføres flere af denne type.



Lange spærretider ved krydsningsstation



Lange spærretider på omfartsvejen som følge af, at Tarm station blev ændret til trinbræt uden varsel af vejmyndighed.

Rundkørsel måtte ombygges.



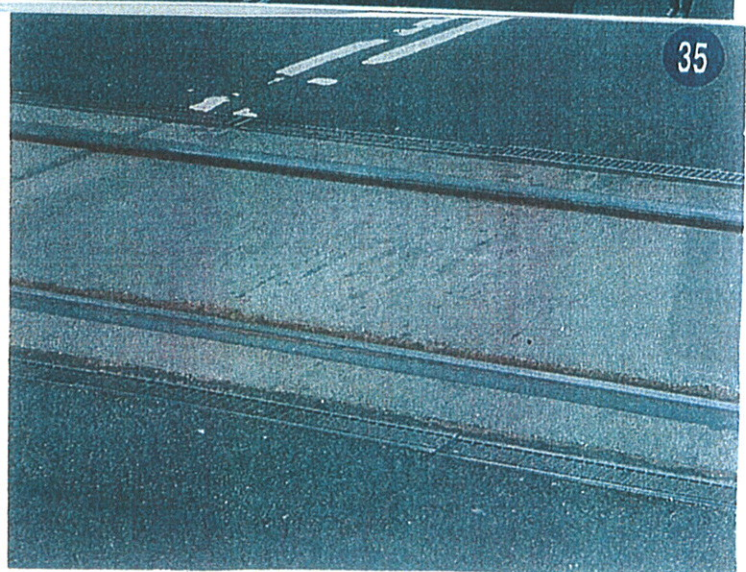
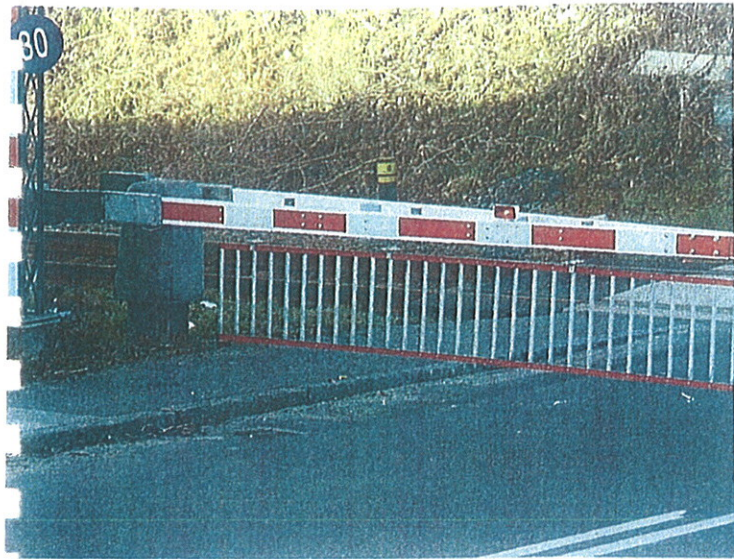
Offentlig transport hindres af for lang spærretid.



Kortere spærretid opnås med perron på hver side af vejen.



Bomme nede i forbindelse med passagerudveksling.



Skovsbovej i Svendborg.

Store fremkommelighedsproblemer for alle.

Løsning: Perron også i den anden side af vejen.



Overkørsel i Humlum.

Sagen startede i 1997, hvor der af hensyn til skoleelevers sikkerhed blev anmodet om stibomme.

Banestyrelsen lovede, at stibomme blev etableret i 1998.

De er endnu ikke etableret.



Ny dobbeltrettet sti etableret i 1997.

I 2004 blev der lovet stibomme.

De er endnu ikke etableret.

En skoleelev på cykel ramte toget i 2014, men slap uskadt.



Spormoderniseret overkørsel.

Infrastrukturforvalteren har lagt kort asfaltrampe op, så overkørslen nu er et bump.

Den krakelerede asfalt er ikke blevet udbedret.

Afmærkning på kørebanen er ikke reetableret.



**Hvem har ansvaret for den krakelerede
asfaltbelægning.**