

Vejledning om sikkerhedsforanstaltninger i jernbaneoverkørsler, der er åbne for almindelig færdsel

Overkørselsbekendtgørelsen

(Bekendtgørelse nr. 115 af 31. januar 2014 ændret
ved bekendtgørelse nr. 861 af 7. juli 2015)

Vejledning

Trafikstyrelsens overkørselsbekendtgørelse¹ regulerer de vejvendte sikkerhedsforanstaltninger i jernbaneoverkørsler.

Infrastrukturforvalteren af overkørslen har ansvaret for sikkerheden i selve jernbaneoverkørslen, herunder at sørge for Trafikstyrelsens godkendelse af nye eller ændrede sikkerhedsforanstaltninger inden disse ibrugtages.

Vejbestyrelsen og vejmyndigheden er forsat ansvarlige for vejsikkerheden op til jernbaneoverkørsler.

Bekendtgørelsen kan ses under "Lovstof" på Trafikstyrelsens hjemmeside.

Hvordan læser man vejledningen?

Vejledningen er en hjælp til infrastrukturforvalterne og andre interessenter til, hvordan reglerne i bekendtgørelsen skal forstås.

Vejledningen er ikke bindende, men har til formål at folde bekendtgørelsen ud med uddybende forklaringer til bestemmelserne.

Vejledningen er bygget op på følgende måde:

"Afsnit" – afsnittets titel (grå boks)

"Paragraf" – gengivelse af bestemmelsen (grøn boks)

"Om paragraffen" – hvordan bestemmelsen skal forstås (ingen boks)

¹ Bekendtgørelse nr. 115 af 31. januar 2014 om sikkerhedsforanstaltninger i jernbaneoverkørsler, der er åbne for almindelig færdsel

Anvendelsesområde og definitioner

Anvendelsesområde og definitioner

§ 1. Bekendtgørelsen finder anvendelse på jernbaneoverkørsler, der er åbne for almindelig færdsel, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. Bekendtgørelsen finder ikke anvendelse på jernbaneoverkørsler, der ikke er sikrede med advarselssignalanlæg, halv- eller helbomanlæg, med mindre der etableres eller ændres i en sikkerhedsforanstaltning i en jernbaneoverkørsel, eller der gennemføres en strukturel, funktionel eller trafikalt ændring på en jernbanestrækning, hvor der er jernbaneoverkørsler.

Om § 1:

Bekendtgørelsen skal anvendes både på nye og eksisterende jernbaneoverkørsler. Videre skal krydsningen mellem jernbanen og vejen være åben for almindelig færdsel.

Private overkørsler, der ikke er åbne for almindelig færdsel, er ikke omfattet af bekendtgørelsen, men reguleres derimod i jernbanelovens §§ 21 a-b samt bekendtgørelse nr. 778 af 11. juni 2015 om niveauoverkørsler, der ikke er åbne for almindelig færdsel. Private overkørsler kan f.eks. være de såkaldte markoverkørsler, der benyttes af en landmand for at krydse banen. Krydsning ved en vej, der befinder sig på et privat areal er dog ikke automatisk at betragte som en privat overkørsel, men dette skal vurderes i forhold til den faktiske benyttelse af vejen. Bekendtgørelsen finder endvidere ikke anvendelse på havnepladser, da disse ikke betragtes som overkørsler i bekendtgørelsens forstand.

Letbaners krydsning med offentlige veje i vejkryds, hvor letbanen forløber i enten delt eller særlig tracé, er ikke omfattet af denne bekendtgørelse. Disse kryds godkendes af den aktuelle vejmyndighed og politiet. Hvor letbanen forløber i eget tracé er overkørsler omfattet af denne bekendtgørelse.

Af stk. 2 fremgår, at bekendtgørelsen ikke finder anvendelse på jernbaneoverkørsler, der *ikke* er sikrede med advarselssignalanlæg, halv- eller helbomanlæg (usikrede overkørsler, se beskrivelse under "Om § 2"), med mindre der etableres nye eller ændres i de eksisterende sikkerhedsforanstaltning, eller benyttelsen af jernbaneoverkørslen skifter karakter eller omfang, som følger af en strukturel, funktionel eller trafikalt ændring.

Med en strukturel ændring forstås en fysisk ændring af overkørslen, f.eks. suppleret med stibomme, ekstra blinklys eller etablering af en cykelsti.

Med en funktionel ændring forstås f.eks. en hastighedsopgradering på banen eller en ændring af vejen fra ensrettet til dobbeltrettet.

Med en trafikal ændring forstås f.eks. etablering af tilbageholdt slukning af overkørslen i forbindelse med skarp krydsning på en nærliggende station. Der kan også være tale om at trafikken på vejen ændres som følge af f.eks. etablering af en skole i nærheden af overkørslen.

§ 2. I denne bekendtgørelse forstås ved:

- 1) *Jernbaneoverkørsel*: Enhver krydsning i niveau mellem jernbane og vej og stier, der er anerkendt af jernbaneinfrastrukturforvalteren, og som er åben for almindelig færdsel. Passager over spor, som kun må anvendes af ansatte, og perronovergange er ikke omfattet af denne definition.
- 2) *Sikkerhedsforanstaltninger i en jernbaneoverkørsel*: De til jernbaneoverkørslen hørende foranstaltninger, der har betydning for sikkerheden for vej- og jernbanetrafikken i jernbaneoverkørslen. Sikkerhedsforanstaltningerne mod vej er A 74 Krydsmærker, Z 72,2 Rødt blinksignal ved jernbaneoverkørsler, klokkesignaler, automatiske bomme forsynet med O 45 baggrundsafmærkning, bomsignaler, fritrumsdetektorer, manuelle lukkeindretninger og sluseanlæg ved jernbaneoverkørsler, der alene kan anvendes af gående, førere af lille knallert og cyklister.
- 3) *Advarselssignalanlæg*: Anlæg bestående af A 74 Krydsmærker, Z 72,2 Rødt blinksignal ved jernbaneoverkørsler og klokkesignal.
- 4) *Fastsat toghastighed*: Den hastighed, som jernbaneinfrastrukturforvalteren har fastsat for togets hastighed gennem jernbaneoverkørslen.
- 5) *Halvbomanlæg*: Anlæg bestående af A 74 Krydsmærker, røde blinksignaler Z 72,2 ved jernbaneoverkørsler, klokkesignaler og automatiske bomme forsynet med O 45 baggrundsafmærkning, som spærrer for al færdsel mod jernbaneoverkørslen i vognbaner med færdselsretningen. Anlægget kan være suppleret med automatiske bomme forsynet med O 45 baggrundsafmærkning, der spærrer for færdsel på stier og fortove.
- 6) *Helbomanlæg*: Anlæg bestående af A 74 Krydsmærker, røde blinksignaler Z 72,2 ved jernbaneoverkørsler, klokkesignaler og automatiske bomme forsynet med O 45 baggrundsafmærkning, som spærrer for al færdsel mod jernbaneoverkørslen i hele kørebanens bredde. Anlægget kan være suppleret med automatiske bomme forsynet med O 45 baggrundsafmærkning, der spærrer for færdsel på stier og fortove.
- 7) *Sluseanlæg ved jernbaneoverkørsler, der alene kan anvendes af gående, førere af lille knallert og cyklister*: Anlæg udformet således, at trafikanternes hastighed nedsættes.
- 8) *Spærretid*: Tiden fra Z 72,2 Rødt blinksignal ved jernbaneoverkørsler aktiveres, indtil jernbaneoverkørselsanlægget slukker blinksignalet efter togets passage af jernbaneoverkørslen.
- 9) *Tættere bebygget område*: Område, hvis grænser tilkendegives ved særlig afmærkning, jf. færdselsloven.

Om § 2:

§ 2 indeholder definitioner på de begreber og udtryk som bekendtgørelsen anvender.

Sikkerhedsforanstaltninger

De vejvendte sikkerhedsforanstaltninger i en overkørsel er krydsmærker, blinksignaler, klokkesignaler, automatiske bomme, bomsignaler, fritrumsdetektorer, manuelle lukkeindretninger og sluseanlæg ved overgange.

Opremsningen af hvad der kan anses for at være en vejvendt sikkerhedsforanstaltning er udtømmende.

Der henvises i øvrigt til vejledningens side 14 for en beskrivelse af de enkelte sikkerhedsforanstaltninger.

Sikrede og usikrede overkørsler

Den overordnede sondring ved en underinddeling af jernbaneoverkørsler i kategorier er, hvorvidt en given overkørsel er sikret eller usikret.

En sikret jernbaneoverkørsel er en overkørsel, hvor brugerne på vejsiden advares om tog, der nærmer sig. Dette sker ved, at der automatisk aktiveres anordninger (blinklys, klokkesignal og evt. bomme), når brugerne ikke kan passere overkørslen.

I Danmark er alle automatisk sikrede overkørsler, hvor der forekommer motorkøretøjer udstyret med signaler vendt mod togene. Disse signaler advarer lokomotivføreren, hvis den automatisk sikrede overkørsel ikke fungerer korrekt. I visse overkørsler kan overkørselsanlægget være suppleret med automatisk togkontrol (ATC), der sikrer at toget automatisk bremses ned foran en overkørsel der ikke er sikret.

I nogle overkørsler med bomme er der også etableret overvågning af at der ikke befinder sig køretøjer i overkørslen. Denne overvågning sker med fritrumsdetektorer f.eks. i form af spoler i vejbelægningen.

Der findes også overkørsler, der alene anvendes af gående, cyklister og førere af lille knallert, som er sikrede med et anlæg, der ikke er udstyret med signaler vendt mod togene. Såfremt disse anlæg består af krydsmærker, rødt blinksignal ved jernbaneoverkørsler og klokkesignal anses de for at være sikrede med et advarselssignalanlæg i bekendtgørelsens forstand.

En usikret jernbaneoverkørsel er en overkørsel, hvor der ikke aktiveres nogen form for advarsel og/eller beskyttelse, når brugerne ikke må passere overkørslen. I Danmark vil det sige en overkørsel med sikkerhedsforanstaltninger i form af manuelle lukkeindretninger, krydsmærker og sluseanlæg.

I Danmark er der således følgende typer overkørsler:

- Jernbaneoverkørsel med automatisk advarselsanlæg (kun blinklys og klokkesignal),
- Jernbaneoverkørsel med automatisk advarsels- og bomanlæg (blinklys, klokkesignal og bomme), evt. suppleret med ATC,
- Jernbaneoverkørsel med automatisk advarsels- og bomanlæg (blinklys, klokkesignal og bomme) suppleret med fritrumsdetektorer, evt. suppleret med ATC,

- Usikret jernbaneoverkørsel (manuelle lukkeindretninger, krydsmærker, sluseanlæg).



En usikret overkørsel (sti) med krydsmærke og manuel bom.

Ansvar for sikkerhedsforanstaltninger m.v.

Ansvar for sikkerhedsforanstaltninger m.v.

§ 3. Jernbaneinfrastrukturforvalteren er ansvarlig for at etablere, drive og vedligeholde de sikkerhedsforanstaltninger, der er nødvendige af hensyn til sikkerheden for vej- og jernbanetrafikken i jernbaneoverkørsler omfattet af § 1.

Stk. 2. Jernbaneinfrastrukturforvalteren har pligt til at udforme og vedligeholde procedurer for drift og vedligeholdelse af sikkerhedsforanstaltningerne, jf. stk. 1.

Stk. 3. Jernbaneinfrastrukturforvalteren har pligt til at sikre, at procedurerne fastsat i henhold til stk. 2, overholdes.

Om § 3:

Bekendtgørelsen fastsætter, at den jernbaneinfrastrukturforvalter, der forvalter overkørslen er ansvarlig for at etablere, drive og vedligeholde de sikkerhedsforanstaltninger, der er nødvendige af hensyn til sikkerheden for vej- og jernbanetrafikken. I det omfang der sker en ændring i forudsætningerne for valget af sikkerhedsforanstaltning i en konkret overkørsel, f.eks. ændring af trafikmængde eller toghastighed, skal valget af sikkerhedsforanstaltninger således revurderes (se nærmere under "Om § 6").

Fordelingen af udgifter i forbindelse med sikkerhedsforanstaltningernes etablering, drift og vedligeholdelse følger jernbanelovens §§ 62 og 63.

Det er fortsat vejbestyrelsen og vejmyndigheden, der har ansvaret for vej-sikkerheden op til overkørslen, herunder vejskiltningen.

Den jernbaneinfrastrukturforvalter, der forvalter en overkørsel har pligt til at udforme og vedligeholde de nødvendige procedurer for drift og vedligeholdelse af sikkerhedsforanstaltningerne. Denne pligt er suppleret med en pligt til at sikre, at procedurerne overholdes. Dette indarbejdes som en del af sikkerhedsledelsessystemet.

Såfremt jernbaneinfrastrukturforvalteren ikke efterlever det ansvar og de pligter, der er skitseret ovenfor, kan der straffes med bøde, jf. § 18.

Forslag om etablering eller ændring af sikkerhedsforanstaltninger

Forslag om etablering eller ændring af sikkerhedsforanstaltninger

§ 4. Jernbaneinfrastrukturforvalteren skal ansøge Trafikstyrelsen om godkendelse, inden der kan gennemføres et projekt om etablering eller ændring af sikkerhedsforanstaltningerne i en jernbaneoverkørsel.

Stk. 2. Jernbaneinfrastrukturforvalteren skal høre følgende parter om projektet samt indhente samtykke fra politiet, inden ansøgningen sendes til Trafikstyrelsen:

- 1) den relevante vejbestyrelse, for så vidt den skærende vej er en offentlig vej, eller
- 2) den relevante vejmyndighed, for så vidt den skærende vej er en privat fællesvej, og
- 3) andre relevante interessenter, herunder andre berørte jernbaneinfrastrukturforvaltere, hvis jernbaneinfrastrukturforvalteren for jernbaneoverkørslen og strækningen ikke er den samme.

Stk. 3. Høringssvarene samt samtykket fra politiet skal vedlægges ansøgningen til Trafikstyrelsen.

§ 5. Den relevante vejbestyrelse for en offentlig vej, vejmyndigheden for en privat fællesvej, politiet og eventuelle andre relevante parter, herunder andre berørte jernbaneinfrastrukturforvaltere, hvis jernbaneinfrastrukturforvalteren for jernbaneoverkørslen og strækningen ikke er den samme, kan foreslå jernbaneinfrastrukturforvalteren, at sikkerhedsforanstaltningerne i en jernbaneoverkørsel ændres af hensyn til vejfærdslen, f. eks. ved sikring af cykelsti og fortov med automatiske bomme, ved reduktion af spærretid m.m.

Stk. 2. Imødekommer jernbaneinfrastrukturforvalteren ikke et forslag efter stk. 1, kan forslagsstillerne indbringe afslaget for Trafikstyrelsen, der tager stilling til, om der er grundlag for at udstede påbud til jernbaneinfrastrukturforvalteren om at ændre sikkerhedsforanstaltningerne i jernbaneoverkørslen, jf. § 74, i jernbaneloven².

Om § 4:

² Jf. Bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om sikkerhedsforanstaltninger i jernbaneoverkørsler, der er åbne for almindelig færdsel, bek. 861 af 7. juli 2015.

Trafikstyrelsen er den godkendende myndighed for etablering eller ændring af sikkerhedsforanstaltningerne i en overkørsel. Det er den jernbaneinfrastrukturforvalter, der forvalter overkørslen, der skal ansøge om godkendelse.

Trafikstyrelsen anbefaler, at man får godkendt sikkerhedsforanstaltningerne efter overkørselsbekendtgørelsen, inden man foretager en signifikansvurdering af projektet. Dette for at reducere projektrisici. I modsat fald kan vurderingen af projektets behov for ibrugtagningstilladelse komme til at ske på et forkert projektgrundlag, såfremt Trafikstyrelsen ikke kan godkende forslaget til sikkerhedsforanstaltninger. Afklaring af behov for en ibrugtagningstilladelse, herunder en signifikansvurdering, følger reglerne i bekendtgørelse om ibrugtagningstilladelse for delsystemer i jernbaneinfrastrukturen.

En manglende efterlevelse af pligten til at søge om godkendelse, inden projektet gennemføres, kan straffes med bøde, jf. § 18.

Jernbaneinfrastrukturforvalteren skal i forbindelse med udarbejdelse af sine forslag sikre, at vejbestyrelsen eller vejmyndigheden og andre relevante interessenter høres, således at hensynet til den sikre afvikling af vejtrafikken også inddrages. Andre relevante interessenter kan f.eks. være andre berørte jernbaneinfrastrukturforvaltere, hvis jernbaneinfrastrukturforvalteren for jernbaneoverkørslen og strækningen ikke er den samme. Jernbaneinfrastrukturforvalteren af overkørslen pålægges hermed en høringspligt. Samtidig skal jernbaneinfrastrukturforvalteren også indhente skriftligt samtykke fra politiet. Hørings svar og politiets samtykke skal vedlægges ansøgningen.

Om § 5:

Bestemmelsen giver vejbestyrelsen, vejmyndigheden, politiet og andre relevante parter mulighed for selv at stille forslag til forvalteren af jernbaneoverkørslen omkring sikkerheden i en overkørsel. Samtidig gives vejbestyrelsen, vejmyndigheden, politiet og andre relevante parter mulighed for at indbringe forslaget for Trafikstyrelsen, hvis jernbaneinfrastrukturforvalteren ikke ønsker at imødekomme forslaget.

Trafikstyrelsen vil herefter vurdere, om der er grundlag for at pålægge jernbaneinfrastrukturforvalteren at ændre sikkerhedsforanstaltningerne i overkørslen.

Anvendelse af sikkerhedsforanstaltninger

Anvendelse af sikkerhedsforanstaltninger

§ 6. Der skal foretages en risikovurdering, før der etableres eller ændres i en sikkerhedsforanstaltning i en jernbaneoverkørsel, eller før der gennemføres en strukturel, funktionel eller trafikal ændring på en jernbanestrækning, hvor der er jernbaneoverkørsler. Risikovurderingen skal foretages med henblik på at fastslå, om enten helbomanlæg, halvbomanlæg eller advarselssignalanlæg er den foranstaltning, der hensigtsmæssigt varetager hensynet til sikkerheden for vej- og jernbanetrafikken, jf. dog stk. 3-4 og § 7.

Stk. 2. Risikovurdering efter stk.1 skal foretages af den jernbaneinfrastrukturforvalter, der foranlediger ændringen.

Stk. 3. Helbomanlæg skal anvendes i jernbaneoverkørsler, hvor den fastsatte toghastighed overstiger 120 km/t.

Stk. 4. 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 motorredsskaber.

Om § 6:

Ved etablering af nye eller ændring af eksisterende sikkerhedsforanstaltninger skal der foretages en risikovurdering for at afgøre, om et halvbom-, helbom- eller advarselssignalanlæg skal anvendes i den konkrete overkørsel. Der skal ligeledes foretages en risikovurdering, hvis der sker en strukturel, funktionel eller trafikal ændring der kan påvirke sikkerheden i overkørslen.

- *Strukturel ændring:* en fysisk ændring af overkørslen, f.eks. supplerende med stibomme, ekstra blinklys eller etablering af en cykelsti
- *Funktionel ændring:* f.eks. en hastighedsopgradering på banen eller en ændring af vejen fra ensrettet til dobbeltrettet
- *Trafikal ændring:* f.eks. etablering af tilbageholdt slukning af overkørslen i forbindelse med skarp krydsning på en nærliggende station. Der kan også være tale om at trafikken på vejen ændres som følge af f.eks. etablering af en skole i nærheden af overkørslen.

I risikovurderingen bør der indgå oplysninger som f.eks. trafikmængde (både på vej og bane), togets hastighed, jernbaneoverkørselens omgivelser (er der f.eks. tale om en meget benyttet skolevej), antallet af spor og togpassager pr. spærring.

Af stk. 2 fremgår at det er den infrastrukturforvalter der foranlediger ændringen der skal foretage risikovurderingen. Dette er relevant i tilfælde, hvor infrastrukturforvalteren for strækningen og overkørslen ikke er den samme. For så vidt angår overkørsler på Banedanmarks strækninger vil det altid være Banedanmark der skal foretage risikovurderingen, men for overkørsler beliggende på en "regionsbane" (tidl. privatbane), hvor overkørslen forvaltes af Banedanmark, vil det afhænge af projektet, hvilken infrastrukturforvalter det er, der skal foretage risikovurderingen.

Er der f.eks. tale om en hastighedsopgradering eller etablering af skarp krydsning på en station, vil det være strækningens infrastrukturforvalter der skal gennemføre risikovurderingen. 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 strækningforvalteren laver. Er der tale om en ændring der er initieret af vejvndte forhold, vil det være forvalteren af overkørslen der skal foretage risikovurderingen.

Af stk. 3 fremgår, at jernbaneoverkørsler på strækninger, hvor den fastsatte toghastighed overstiger 120 km/t, skal udstyres med helbomanlæg.

Af stk. 4 fremgår, at ved en jernbaneoverkørsel, der udover at være åben for gående, cyklister og knallertførere også er åben for motorkøretøjer, og hvor overkørslen er placeret i tættere bebygget område, skal der anvendes halv- eller helbomanlæg.

§ 7. Ved projekter om etablering eller ændring af sikkerhedsforanstaltningerne i jernbaneoverkørsler, hvor der alene foregår rangering, og hvor den fastsatte toghastighed ikke overstiger 40 km/t, kan der foretages en risikovurdering med henblik på at bestemme, hvilke tiltag der er nødvendige til sikring af sikkerheden for vej- og jernbanetrafikken.

Stk. 2. Såfremt risikovurderingen efter stk. 1 ikke foretages, finder bestemmelsen i § 6, stk. 1, anvendelse.

Om § 7:

Paragraffen omhandler udelukkende situationer, hvor et jernbanespor, der alene anvendes til rangering og hvor toghastigheden ikke overstiger 40 km/t, skærer en vej eller sti. Det kan f.eks. være et industri- eller kommunal stamspor eller et havnespor på det danske jernbanenet.

Ud over tiltag som advarselssignal-, halv- og helbomanlæg kan der i forbindelse med § 7 også anvendes tiltag som f.eks. vejtavle A99 (anden fare) med undertavle med teksten "Spør", der i så tilfælde opsættes i henhold til vejreglerne.



En overkørsel med et spor sikret med et halvbomanlæg.



En overkørsel med flere spor (her 2) sikret med et helbomanlæg.

Krav til sikkerhedsforanstaltninger

Krav til sikkerhedsforanstaltninger

§ 8. A 74 Krydsmærker skal opsættes umiddelbart foran alle jernbaneoverkørsler.

Stk. 2. Ved enkeltsporet jernbaneoverkørsel skal A 74,1 Krydsmærke for enkeltsporet jernbaneoverkørsel anvendes.

Stk. 3. Ved flersporet jernbaneoverkørsel skal A 74,2 Krydsmærke for flersporet jernbaneoverkørsel anvendes.

Stk. 4. Krydsmærkets udseende følger af bekendtgørelse om vejafmærkning.

Stk. 5. Krydsmærket skal placeres således, at afstanden fra krydsmærket til kanten af højre vognbane eller cykelsti er tilstrækkelig til at sikre sikkerheden for vej- og jernbanetrafikken.

§ 9. Z 72,2 Rødt blinksignal ved jernbaneoverkørsler, skal opsættes umiddelbart foran jernbaneoverkørsler.

Stk. 2. Supplerende Z 72,2 Rødt blinksignal ved jernbaneoverkørsler kan opsættes ud for veje eller stier, hvis disse munder ud i vej eller sti i umiddelbar nærhed af en jernbaneoverkørsel.

Stk. 3. Blinksignalets udseende følger af bekendtgørelse om vejafmærkning.

§ 10. Z 72,2 Rødt blinksignal ved jernbaneoverkørsler opsat i vejens højre side i færdselsretningen skal være forsynet med et klokkesignal.

§ 11. Udseende af automatiske bomme forsynet med O 45 baggrundsafmærkning følger af bekendtgørelse om vejafmærkning.

§ 12. Bomsignaler skal være monteret på automatiske bomme. Bomsignalet skal have rødt lys. Det gælder dog ikke automatiske bomme, der alene spærrer for færdsel på fortove.

§ 13. Manuelle lukkeindretninger, f.eks. bomme eller led, skal være udformet således, at al færdsel på begge sider af jernbaneoverkørslen spærrer. Udformningen af den manuelle lukkeindretning skal sikre, at vejtrafikens opmærksomhed henledes på lukkeindretningen og på jernbaneoverkørslen.

§ 14. Sluseanlæg ved jernbaneoverkørsler skal være udformet således, at gåendes, førere af lille knallert og cyklisters opmærksomhed henledes på sluseanlægget og på jernbaneoverkørslen.

For så vidt angår enkelte sikkerhedsforanstaltninger der er nævnt i §§8 – 14, (advarselstavler (krydsmærker), blinksignal (rødt blinksignal) og automatiske bomme), følger deres udseende Vejdirektoratets regler.

En generelt standardiseret udformning af de ovennævnte sikkerhedsforanstaltninger gør det lettere for trafikanterne at genkende, hvilken adfærd tavlen eller blinksignalet stiller krav om. Trafikstyrelsen stiller således krav om anvendelsen af en konkret tavle eller et konkret blinksignal, mens selve udformningen af disse, herunder farver, folie, størrelse, stander, indkapsling, lysstyrke, referenceretning, fantomlys m.v. følger Vejdirektoratets regler.

Om § 8:

Krydsmærker skal opsættes umiddelbart før en jernbaneoverkørsel og findes i to forskellige varianter alt afhængig af, om jernbanen er enkeltsporet eller flersporet:



Fig.: A 74, 1 Krydsmærker ved enkeltsporet jernbaneoverkørsel



Fig.: A 74, 2 Krydsmærker ved flersporet jernbaneoverkørsel

Eksempler på afstanden for krydsmærkets placering kan findes i Vejdirektoratets regler om vejafmærkning.

Om §§ 9 og 10:

Rødt blinksignal skal opsættes umiddelbart foran sikrede jernbaneoverkørsler. Desuden skal det røde blinksignal i vejens højre side være forsynet med et klokkesignal. Klokkesignalet kan være i form af malmklokker eller elektroniske lydgivere.



Fig.: Z 72, 1 Rødt blinksignal ved jernbaneoverkørsler

I det omfang en vej eller en sti munder ud i anden vej eller sti i umiddelbar nærhed af en jernbaneoverkørsel, kan der opsættes et rødt blinksignal ud for disse, hvis det vurderes nødvendigt for at sikre sikkerheden for vejtrafikken. Et sådant blinksignal bør ikke forsynes med krydsmærke.

Om §§ 11 og 12:

De automatiske bommes udseende følger af Vejdirektoratets regler. Bommene skal have bomsignaler. Dette gælder dog ikke bomme, der spærrer for trafikken på fortove. Bomsignalet kan enten blinke eller have fast rødt lys³.

Om § 13:

Manuelle lukkeindretninger kan f.eks. være bomme eller led. Disse skal være udformet således, at vejtrafikanterne gøres opmærksom på overkørslen og samtidig således, at vejtrafikken spærres. Det bør sikres med refleksafmærkning, at lukkeindretningen også kan ses om natten.

Om § 14:

Sluseanlæg er en fysisk indretning, der skal være udformet således, at en blød trafikant gøres opmærksom på overkørslen. Også ved sluseanlæggene gælder det, at disse bør sikres med refleksafmærkning, således at disse også kan ses om natten.

³ Jf. Bekendtgørelse om vejafmærkning (bek. 1632 af 20 december 2017) §65, sidestilles nu bomsignaler med Z 72.1 rødt blinksignal. Dette betyder i praksis at bomsignaler fremover skal blinke.

Spærretid

Spærretid

§ 15. Spærretiden skal være så kort, som det er praktisk muligt.

Om § 15:

Det er ikke muligt at angive en mere præcis angivelse af spærretiden end at den skal være så kort som praktisk muligt.

Spærretiden kan beregnes ud fra Banedanmarks SODB anlægsbestemmelser for automatisk sikrede overkørsler. I spærretiden indgår bl.a.:

- Den tid, hvor klokker og blinklys skal være aktive inden evt. bomme går ned over vejen.
- Ved helbomanlæg, hvor der er to bomme der spærrer for vejen, den tid det tager for den højre bom i bilernes kørerretning at gå ned efterfulgt af den venstre.
- Den tid toget skal have til at standse foran overkørslen, hvis denne ikke virker. Denne tid afhænger af strækningshastigheden på jernbanestrækningen og fremgår også af SODB anlægsbestemmelser for automatisk sikrede overkørsler.
- Den tid som toget er om at passere overkørslen og for bommene til at gå op igen.
- I overkørsler hvor der kan forekomme mere end én togpassage på samme bomlukning, vil spærretiden blive forlænget.

Specielt hvor flere overkørsler er placeret tæt på hinanden, eller hvor en overkørsel er placeret tæt på en station, er det ikke muligt at lave spærretider præcist efter de retningslinjer, der er i SODB anlægsbestemmelser for automatisk sikrede overkørsler. F.eks., hvor flere overkørsler er placeret tæt på hinanden kan det være nødvendigt at aktivere disse overkørsler på samme tid, og det vil naturligvis give en længere spærretid for den overkørsel toget passerer til sidst. Ved overkørsler tæt på stationer, vil den tid toget holder ved stationen (og det afhænger igen af, hvor hurtigt passagerne stiger ud og ind i toget) også kunne forlænge spærretiden. Spærretiderne ved overkørslerne bør derfor projekteres så kort som praktisk muligt ud fra lokale, tekniske, trafikale og økonomiske forhold.

Tilsyn m.v.

Tilsyn m.v.

§ 16. Trafikstyrelsen fører tilsyn med, at jernbaneinfrastrukturforvalteren varetager sikkerheden for vej- og jernbanetrafikken i jernbaneoverkørslerne, jf. § 70, stk. 1 og 2, i jernbaneloven⁴.

Stk. 2. Trafikstyrelsen skal indhente udtalelse fra den relevante vejbestyrelse eller vejmyndighed, jernbaneinfrastrukturforvalteren, politiet og eventuelle andre relevante parter, inden Trafikstyrelsen udsteder påbud til jernbaneinfrastrukturforvalteren om at etablere nye eller at forbedre bestående sikkerhedsforanstaltninger i jernbaneoverkørsler, jf. §§ 73-74 i jernbaneloven⁵.

Om § 16:

Trafikstyrelsen fører tilsyn med, at jernbaneinfrastrukturforvaltere varetager sikkerheden for vejtrafikken som beskrevet under § 3.

Tilsyn på overkørselsområdet vil foregå som Trafikstyrelsens øvrige tilsyn; enten som et audit-baseret tilsyn af sikkerhedsledelsessystemet eller som en egentlig inspektion med fokus på nogle enkelte overkørsler. For mere information om Trafikstyrelsens tilsynspraksis henvises til Trafikstyrelsens "Strategi og praksis for tilsyn med jernbanesikkerhed" som kan findes på styrelsens hjemmeside.

Trafikstyrelsen kan pålægge jernbaneinfrastrukturforvaltere at etablere nye eller forbedre bestående sikkerhedsforanstaltninger i jernbaneoverkørsler. Dette er dog betinget af, at Trafikstyrelsen forinden indhenter udtalelse fra jernbaneinfrastrukturforvalteren, den relevante myndighed for den konkrete vej (Vejdirektoratet eller kommunen), politiet og andre relevante interessenter. En relevant interessent kan være en større virksomhed i umiddelbar nærhed af overkørslen eller den jernbaneinfrastrukturforvalter, der forvalter strækningen.

⁴ Jf. Bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om sikkerhedsforanstaltninger i jernbaneoverkørsler, der er åbne for almindelig færdsel, bek. 861 af 7. juli 2015.

⁵ Jf. Bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om sikkerhedsforanstaltninger i jernbaneoverkørsler, der er åbne for almindelig færdsel, bek. 861 af 7. juli 2015.

Hvis Trafikstyrelsen konstaterer forhold, der udgør en risiko for jernbanesikkerheden kan styrelsen udstede et påbud i medfør af jernbaneloven, jf. § 21 I, stk. 3-4 i lov om jernbane.

Derudover kan Trafikstyrelsen, såfremt de sikkerhedsmæssige forhold er klart uforsvarlige, umiddelbart nedlægge forbud mod drift på en nærmere angivet strækning, jf. § 21 I, stk. 5 i lov om jernbane.

Dispensation

Dispensation

§ 17. Trafikstyrelsen kan dispensere fra kravet om godkendelse af etablering eller ændring af sikkerhedsforanstaltningerne i § 4 samt fra kravene om helbomanlæg, halvbomanlæg eller advarselssignalanlæg i § 6, når det i øvrigt er foreneligt med EU-regler på området.

Stk. 2. Ved ansøgning om dispensation fra kravet om helbomanlæg, halvbomanlæg eller advarselssignalanlæg efter stk. 1, skal jernbaneinfrastrukturforvalteren vurdere, hvilke alternative tiltag der skal anvendes til sikring af sikkerheden for vej- og jernbanetrafikken. Denne vurdering skal baseres på en risikovurdering, der skal indsendes til Trafikstyrelsen i forbindelse med ansøgning om dispensation.

Om § 17:

Såfremt en ændring eller etablering af sikkerhedsforanstaltninger i en overkørsel er sikkerhedsmæssigt ubetydelig kan jernbaneinfrastrukturforvalteren ansøge om dispensation fra godkendelse af sikkerhedsforanstaltninger.

Jernbaneinfrastrukturforvalteren har ligeledes mulighed for at ansøge om dispensation fra kravet om anvendelse af helbomanlæg, halvbomanlæg eller advarselssignalanlæg. Jernbaneinfrastrukturforvalteren skal i så fald vurdere, hvilke alternative tiltag der skal anvendes. Denne vurdering skal baseres på en risikovurdering, der skal indsendes til Trafikstyrelsen i forbindelse med ansøgning om dispensation.

Straffebestemmelser

Straffebestemmelse

§ 18. Med bøde straffes den, der

- 1) overtræder § 3 eller § 4, stk. 1, eller
- 2) undlader at efterkomme påbud efter § 5, stk. 2, og § 16, stk. 2.

Stk. 2. Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.

Om § 18:

Hvis ansvar og pligter vedrørende etablering, drift og vedligehold af sikkerhedsforanstaltninger, udformning og vedligehold af procedurer for drift og vedligeholdelse af sikkerhedsforanstaltningerne samt overholdelse af disse ikke efterleves, kan dette straffes med bøde.

Undlades der at ansøge om godkendelse af etablering eller ændring af sikkerhedsforanstaltninger, eller efterkommes Trafikstyrelsens påbud om ændring, etablering af nye eller forbedring af bestående sikkerhedsforanstaltningerne, kan dette ligeledes straffes med bøde.

Klageadgang

Klageadgang

§ 19. Afgørelser truffet af Trafik- og Byggestyrelsen efter denne bekendtgørelse kan ikke indbringes for transport og bygningsministeren eller anden administrativ myndighed, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. Enhver, der har modtaget en afgørelse om afslag eller kun delvis imødekomme af en ansøgning, kan inden for 4 uger anmode Trafik- og Byggestyrelsen om at foretage en ny vurdering af sagen. Afgørelser truffet efter dette stykke kan ikke indbringes for transport- og bygningsministeren eller anden administrativ myndighed. ⁶

Om § 19:

Trafikstyrelsens afgørelser angående de vejvendte sikkerhedsforanstaltninger efter bekendtgørelsen kan ikke indbringes for Transportministeren eller anden administrativ myndighed. Det er dog muligt at indenfor 4 uger fra Trafikstyrelsen har truffet afgørelse om afslag eller kun delvist har imødekommet en ansøgning, at bede Trafikstyrelsen om en fornyet vurdering af sagen. Afgørelsen som træffes efter en fornyet vurdering kan ikke indbringes for Transportministeren eller anden administrativ myndighed.

⁶ Jf. Bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om sikkerhedsforanstaltninger i jernbaneoverkørsler, der er åbne for almindelig færdsel, bek. 861 af 7. juli 2015.

I krafttræden og overgangsbestemmelser

I krafttræden og overgangsbestemmelser

§ 20. Bekendtgørelsen træder i kraft den 1. marts 2014.

Stk. 2. Bekendtgørelse nr. 1142 af 7. december 2011 om sikkerhedsforanstaltninger i jernbaneoverkørsler, som forvaltes af Banedanmark, og er åbne for almindelig færdsel ophæves.

§ 21. For så vidt angår eksisterende sikkerhedsforanstaltninger i jernbaneoverkørsler, herunder krav til sikkerhedsforanstaltningerne, kan disse fortsat eksistere på det grundlag, herunder retningslinjer mv., som de er etableret i henhold til.

Stk. 2. Såfremt der foretages etablering, fornyelse eller ændring af de i stk. 1 nævnte sikkerhedsforanstaltninger, skal bestemmelserne i denne bekendtgørelse anvendes.

Om §§ 20 og 21:

Bekendtgørelsen trådte i kraft den 1. marts 2014.

I § 21 reguleres de allerede eksisterende sikkerhedsforanstaltninger.

De eksisterende sikkerhedsforanstaltninger i form af sluseanlæg, manuelle lukkeindretninger, krydsmærker, advarselssignalanlæg, helbomanlæg og halvbomanlæg kan fortsat anvendes, såfremt de overholder det grundlag som de er etableret i henhold til.

Ved etablering, fornyelse eller ændring af sikkerhedsforanstaltninger i jernbaneoverkørslen skal dette ske efter reglerne i bekendtgørelsen.

Trafikstyrelsen
Carsten Niebuhrs Gade 43
DK-1577 København V.

info@trafikstyrelsen.dk
www.trafikstyrelsen.dk

**Vejledning om sikker-
hedsforanstaltninger i
jernbaneoverkørsler**