

dige for den sikre afvikling af vej- og jernbanetrafikken), således at det kan afgrænses over for de vejansvarlige for de omkringliggende veje. Vejbestyrelsen, vejmyndigheden, de vedligeholdelsespligtige grundejere mv. vil efter forslaget fortsat være ansvarlige for vejen, der fører op til jernbaneoverkørslen, herunder for vejskiltningen.

Det er vigtigt, at der tages de fornødne hensyn til den sikre afvikling af både vej- og jernbanetraffikken. Den nye bekendtgørelse skal derfor sikre, at relevante vejbestyrelser eller vejmyndigheder høres, og at politiet inddrages efter gældende regler. Vejbestyrelsen eller vejmyndigheden skal desuden have adgang til at stille forslag om sikkerheden.

Det foreslås endvidere at præcisere, at ministerens bemyndigelse til at fastsætte regler om godkendelse også angår tilsynet og klageadgangen. Hensigten er, at det administrativt kan fastsættes, at jernbaneinfrastrukturforvalters virksomhed vedrørende de vejvendte sikkerhedsforanstaltninger omfattes af jernbanelovgivning, herunder af det audit- og risikobaserede tilsyn, der i dag kendetegner Trafikstyrelsens tilsyn, og af de beføjelser til at træffe afgørelser om bl.a. sikkerhedsmæssige tilladelser og påbud, der er tillagt sikkerhedsdirektøren i Trafikstyrelsen efter bekendtgørelse om Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser. Hvad angår klageadgangen er hensigten, at der skal være mulighed for at fastsætte regler om klageadgang til Jernbaneklagenævnet, men kun såfremt det skønnes hensigtsmæssigt, at Jernbaneklagenævnet også skal træffe afgørelser i sager, der vedrører vejsikkerhed.

Med hensyn til privatbanerne, der er ejet af trafikelskaber, kommuner og private, er det i praksis Vejdirektoratet, som i dag har ansvaret for dele af sikkerhedsforanstaltningerne i de såkaldt sikrede overkørs-

ler på privatbanernes strækninger. Det er ikke hensigten at ændre på denne ordning – hverken i forhold til ansvar for sikkerheden eller tilsynet. Det overvejes imidlertid på et tidspunkt at overdrage Vejdirektoratets ansvar på området til privatbanerne.

Til nr. 5

Forslaget til § 86, stk. 3, om hvilke myndigheder der skal inddrages i forbindelse med en tilladelse til at gøre sikkerhedsforanstaltningerne mindre omfattende, er en konsekvens af forslaget til § 86, stk. 1, 2. pkt.

De relevante myndigheder og virksomheder, som skal inddrages, afhænger af, hvem der berøres af sikkerhedsforanstaltningerne – dvs. om sikkerhedsforanstaltningerne vedrører en jernbaneoverkørsel, der skærer en hovedlandevej, en kommunevej eller en privat fællesvej, der er åben for almindelig færdsel. Relevante myndigheder er Vejdirektoratet (vejbestyrelsen) for så vidt angår hovedlandevejene, vedkommende kommune for så vidt angår kommunevejene (vejbestyrelsen) og vedkommende kommune (vejmyndighed) for så vidt angår de private fællesveje. Jernbanestyrelsen erstattes efter forslaget med jernbaneinfrastrukturforvalteren, jf. bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 1, 2, 4, 6 og 7, som herefter vil være den relevante virksomhed, der skal høres i de tilfælde, hvor det ikke er jernbaneinfrastrukturforvalteren selv, som stiller forslag om at gøre sikkerhedsforanstaltningerne mindre omfattende. Endvidere skal der indhentes samtykke fra politiet, hvis det er påkrævet efter færdselsloven.

Til § 2

Det foreslås, at loven træder i kraft den 1. januar 2009.