

[Trafikministeren]

- at faren for sammenstød mellem vejtrafikken (gående og kørende) og skinnertrafikken elimineres, og
- at vejtrafikken undgår generende/forsinkende bommedlukninger.

I forbindelse med forøgelse af togenes hastighed vil konsekvensen af eventuelle sammenstød mellem vej- og skinnertrafikken blive større, hvis ikke overkørslerne lukkes. Lukning af overkørslerne vil med andre ord give en væsentlig generel forøgelse af trafikikkerheden.

Det primære lokale ønske er oftest at få etableret en niveaufri krydsning på samme sted som (eller lige ved siden af) jernbaneoverkørslen med henblik på så få ændringer af de bestående forhold som muligt. Denne anlægstype giver ofte en række tekniske problemer.

Er der f.eks. bebyggelse langs vejene helt op til overkørslen, får disse ejendomme deres vejadgange afbrudt på grund af rampeanlæg til den niveaufri krydsning. Der må derfor etableres nye adgangsveje bag disse ejendomme. Det er endvidere vanskeligt at opretholde vejtrafikken gennem jernbaneoverkørslen i anlægsperioden, hvis tunnel- eller broanlægget skal etableres på overkørselsstedet.

Flyttes krydsningsanlægget lidt i forhold til overkørslen, kan ovennævnte problemer begrænses, men der kan så til gengæld blive behov for at nedrive et større antal bygninger langs den ene vejside, hvilket normalt er uacceptabelt.

I mindre landsbyer med kun en enkelt husrække på begge sider af vejen kan krydsningsanlægget med tilhørende ramper placeres bag den ene husrække. Herved kan nedrivninger undgås, og den gennemkørende trafik kan føres uden om bebyggelsen. Jernbanens barriereeffekt forstærkes dog, da den lokale trafik påføres en omvej.

En samlet løsning »på stedet« kan derfor ofte vanskeligt lade sig gøre af pladsmæssige grunde. Vejanlægget placeres derfor et sted, hvor det er muligt at undgå nedrivninger i større omfang. Da byerne ofte er bygget op omkring vejen, der krydser jernbanen, kan vejene suppleres med en krydsning for bløde trafikanter »i nærheden« af den hidtidige jernbaneoverkørsel for ikke at pålægge de bløde trafikanter lange omveje.

I de konkrete tilfælde vælges det anlæg, som økonomisk rimeligt løser flest mulige proble-

mer. Det er dog ikke i alle tilfælde muligt at opnå enighed med alle involverede parter. I de tilfælde, hvor der ikke kan opnås enighed på grundlag af de generelle principper, har det hidtil været praksis, at den lokale vejbestyrelse betaler merprisen, såfremt denne ønsker anlægget forbedret ud over de generelle principper.

Spm. nr. S 774

Til *socialministeren* (23/4 93) af:

Inger Stilling Pedersen (KRF):

»Hvilke overvejelser har ministeren gjort sig med hensyn til indførelse af smidigere regler ved ophør af plejeorlov?«

Begrundelse

Vejen Kommune udbetaler i strid med loven om plejeorlov plejevederlag til pårørende, der har passet en døende i hjemmet, i 14 dage efter dødsfaldet, fordi kommunen har skønnet, at den pårørende har brug for 14 dages rekreation efter dødsfaldet.

Det er en barsk oplevelse at passe en døende pårørende i hjemmet. På arbejdsmarkedet findes der forskellige ordninger med hensyn til fravær fra arbejdet efter en nær pårørendes død. Det er derfor helt rimeligt, at der gives mulighed for forlængelse af orloven og vederlaget – eventuelt et nedsat vederlag – i nogen tid efter dødsfaldet.

Svar (29/4 93):

Socialministeren (Karen Jespersen):

I begrundelsen henvises til, at en kommune i strid med reglerne i bistandslovens kapitel 12 a om hjælp i forbindelse med pasning af døende i hjemmet har udbetalt plejevederlag til pårørende, der har passet en døende i hjemmet, i 14 dage efter dødsfaldet, fordi kommunen har skønnet, at den pårørende efter dødsfaldet har brug for 14 dages rekreation.

Af begrundelsen fremgår endvidere, at der på arbejdsmarkedet findes forskellige ordninger med hensyn til fravær fra arbejdet efter en nær pårørendes død, og at det derfor er rimeligt, at der er mulighed for at forlænge orloven og vederlaget i nogen tid efter dødsfaldet.

Indledningsvis kan jeg oplyse, at den gældende regel om ophør af udbetaling af plejeve-