

Ulykkerne i jernbaneoverskæringer indtræffer på tilfældige steder og under tilfældige omstændigheder, men dette forhold ændrer dog ikke ved, at opsætning af bomme alt andet lige vil have en markant større opmærksomhedsværdi over for trafikanterne.

Jernbanetilsynet og Vejdirektoratet vil i nær fremtid udarbejde en koordineret strategi for udbygningen af sikkerheden i overkørslerne, herunder afdække det samlede investeringsbehov.

I betragtning af det relativt få antal ulykker, der finder sted i jernbaneoverskæringer i forhold til antallet af ulykker i vejtrafikken, må herefter foretages en samlet prioritering af indsatsen på det trafikikkerhedsmæssige område.

#### Spm. nr. S 268

Til trafikministeren (24/10 96) af:

**Kristen Touborg (SF):**

»Vil ministeren oplyse, hvor mange gange og steder Jernbanetilsynet i de sidste fem år har vurderet, at de eksisterende sikkerhedsforanstaltninger ikke har været tilfredsstillende?«

#### Svar (6/11 96)

**Trafikministeren (Jan Trøjborg):**

Jeg har forelagt Jernbanetilsynet spørgsmålet, og det har oplyst, at overskæringer på DSB's strækninger for et antal år siden blev opdelt i tre kategorier A, B og C afhængig af behovet for sikkerhedsforbedringer, hvor A kendetegnede det største behov.

I dag er alle overskæringer under kategori A og B blevet udstyret med bomme, bragt ud af niveau eller nedlagt. Tilsvarende gælder for et mindre antal overskæringer i kategori C. Ved DSB henstår i nævnte kategori ca. 180 overkørsler, der alene er sikret med advarselslys.

Ved privatbanerne er der gennem de seneste år foretaget en strækningsvis vurdering af samtlige overkørsler. Dette har dels resulteret i nedlæggelse af et antal overkørsler og dels opstilling af bomme ved de overkørsler, hvor behovet blev skønnet størst. Ved privatbanerne henstår ca. 150 overkørsler, der alene er sikret med advarselslys.

For såvel DSB som privatbanerne gælder, at sikring af overkørsler udføres i en løbende proces med de midler der afsættes til formålet.

Som jeg har nævnt i besvarelsen af S 267 vil Jernbanetilsynet og Vejdirektoratet i nær fremtid udarbejde en koordineret strategi for udbygningen af sikkerheden i overkørsler, herunder afdække det samlede investeringsbehov.

#### Spm. nr. S 182

Til skatteministeren (11/10 96) af:

**Henning Urup (V):**

»Finder ministeren det rimeligt, at landbrugsjendomme, beliggende i marsken med jordtilliger, der er værdiforringet på grund af udpegning efter naturbeskyttelseslovens § 3, samtidig får en højere vurdering af skattemyndighederne med ekstra skatteudgifter til følge?«

#### Svar (6/11 96)

**Skatteministeren (Carsten Koch):**

Lov om naturbeskyttelse af 3/1-1992 var en sammenfatning og forenkling af de gældende regler på naturbeskyttelsesområdet. Reglerne i § 3 svarer således til reglerne i §§ 43-43b i lov om naturfredning (lovbekendtgørelse af 10. oktober 1984) og lægger begrænsninger på retten til gødskning og tilplantning af visse vådområder m.m. Disse områder kan som hidtil anvendes til græsning eller lignende.

Ifølge vurderingslovens § 6 skal ejendomme som helhed ansættes til værdien i handel ogandel. I den forbindelse vil de enkelte arealer blive vurderet efter prisniveauet i området for arealer med tilsvarende anvendelsesmuligheder, herunder vil arealer, der er udpeget efter naturbeskyttelsesloven § 3, blive sat efter prisen på græsningsarealer, men her alene i det omfang vurderingsmyndighederne er bekendt med udpegningen. Vurderingsmyndighederne vil imidlertid kun i begrænset omfang have kendskab til hvilke arealer, der er omfattet af bestemmelsen.

I den anledning har Told- og Skattestyrelsen meddelt mig, at vurderingsmyndighederne vil blive pålagt at være opmærksomme på problemet og at søge oplysning hos amtterne om hvilke ejendomme, der er/vil blive udpeget med deraf