

Dette betyder dog ikke, at regeringen ikke vil stemme for det nye udsætningsdirektiv, når det kommer til afstemning i Rådet. Som det fremgik af debatten i folketinget den 11. januar 2001 om Enhedslistens beslutningsforslag om et genspejlsningsfrit landbrug, så agter regeringen at stemme for det nye udsætningsdirektiv, fordi det – i forhold til det nugældende direktiv – indeholder en lang række forbedringer, som også er en imødekommelse af danske synspunkter.

Spm. nr. S 1131

Til trafikministeren (15/1 01) af:

Kim Andersen (V):

»Vil ministeren under henvisning til svaret på spørgsmål nr. S 1012 oplyse, om han finder de gentagne svigt af togbommene på Grenåvej ved Lystrup acceptable, uagtet hvad Jernbanetilsynets kommende rapport måtte konkludere, anbefale eller påbyde, og agter ministeren selvstændigt at foretage sig noget i anledning af de gentagne problemer med sikkerheden det pågældende sted?«

Svar (29/1 01)

Trafikministeren (Jacob Buksti):

For så vidt angår sikkerhedsforholdene ved den konkrete overkørsel på Grenåvej (overkørsel 224 på Grenåbanen), har jeg indhentet udtalelse fra Jernbanetilsynet, der har det overordnede tilsyn med jernbanesikkerheden, samt Banestyrelsen der har det daglige tilsyn med overkørslerne på statens jernbanenet.

Jernbanetilsynet oplyser, at overkørsel 224 indgik i uheldsrapporten vedrørende overkørsel 225 (Vester Strandallé), idet Jernbanetilsynet oprindeligt her gav en henstilling om, at den sene tænding, der også findes på overkørsel 224, skulle bringes til ophør.

Det har i forbindelse med den dialog mellem Jernbanetilsynet og Banestyrelsen, der fulgte omtalte ulykkesrapport, efterfølgende vist sig, at den sene tænding ved 224 kun forekommer i kørselsretningen fra Århus mod Grenå, hvor overkørsel 224 er i afhængighed af indkørsels-signalet, således at lokomotivføreren kun får grønt i hovedsignalet, såfremt overkørslen er sikret. Jernbanetilsynet finder denne dækning

gennem signalafhængighed og farvet lys tilstrækkelig og har derfor efterfølgende frafaldet omtalte henstilling.

Jernbanetilsynet oplyser endvidere, at overkørsel 224 har været inddraget i tilsynets tema-inspektion af samtlige strækninger på Grenåbanen, hvor den har givet anledning til, at tilsynet har udbedt sig en nærmere begrundelse fra Banestyrelsens side for, hvorfor de generelle normer for tændstedsafstande i kørselsretningen fra Grenå er fravejet i det konkrete tilfælde.

Overordnet set er det dog Jernbanetilsynets konklusion, at sikkerheden og omfanget af uregelmæssigheder ved omtalte overkørsel ikke afviger markant fra andre overkørsler på denne og andre baner i landet, specielt ikke i lyset af den store trafikmængde på såvel vej som bane ved omtalte overkørsel, og Jernbanetilsynet har ikke fundet anledning til yderligere tiltag.

Som det er tilfældet ved alle andre overkørsler, gælder der ved omtalte overkørsel, at lokomotivføreren fra et specielt signal rettet mod toget skal have tilladelse til at passere overkørslen.

Før dette signal kan give denne tilladelse, skal samtlige tekniske elementer i overkørslen være i funktion, dvs. at samtlige blinklys skal være tændte og samtlige bomme skal være sænket. Såfremt eksempelvis blot et enkelt blinklys ikke er aktivt, vil signalet mod toget vise, at overkørslen ikke er sikret, hvorefter lokomotivføreren skal standse toget foran overkørslen.

Det forholder sig altså således, at en faresituation kun kan udløses fra jernbaneside, såfremt overkørslen ikke er sikret, samtidigt med at omtalte signal ikke informerer lokomotivføreren herom, eller såfremt overkørslen ikke er sikret, samtidigt med at lokomotivføreren overser, at dette vises af omtalte signal.

I denne forbindelse oplyser Banestyrelsen, at der fra 1997 til og med 2000 har været 12 tilfælde, hvor alle bomme ikke er gået helt ned.

Ingen af disse situationer har ifølge Banestyrelsen været sikkerhedskritiske, idet overkørselsanlægget i samtlige tilfælde har givet lokomotivføreren korrekt signal om, at overkørslen ikke var sikret, hvorefter togene er standset for herefter at passere overkørslen i henhold til sikkerhedsreglementet, dvs. har passeret overkørslen langsomt under aktivering af lydsignal.

Ifølge Banestyrelsen var dette også tilfældet den 3. januar 2001, hvor der om morgenen opstod en fejl i signalanlægget, som styrer trafikken på Torsøvej Station. Det tilkaldte fejrlret-