

ningspersonale fik stationens signalanlæg i gang igen, hvorefter overkørslen også kunne fungere.

På baggrund af ovenstående oplysninger finder jeg ikke på nuværende tidspunkt anledning til selvstændigt at foretage mig noget specifikt vedrørende sikkerheden i omtalte overkørsel.

Spm. nr. S 1147

Til trafikministeren (16/1 01) af:

Kim Andersen (V):

»Vil ministeren oplyse antallet og omfanget af svigt med togbomme og ulykker på Grenåbanen de seneste 15 år, og samtidig oplyse antallet af sikkerhedssvigt og ulykker, der har været på andre sammenlignelige banestrækninger i samme periode?«

Svar (29/1 01)

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Banestyrelsen har overfor mig oplyst, at det ikke umiddelbart er muligt at foretage en opgørelse og en sammenligning af omfanget af sikkerhedssvigt og ulykker mellem Grenåbanen og andre strækninger over de seneste 15 år.

Det skyldes ifølge Banestyrelsen, at styrelsens og det tidligere DSB's opgørelse over uheld aldrig har været opdelt på enkelte strækninger, men alene har været opdelt ud fra ulykkernes omfang og årsager henholdsvis typer af involverede køretøjer og overkørsler.

Ifølge Banestyrelsen er det derimod på nuværende tidspunkt muligt at give et svar, som specifikt omhandler Grenåbanen for de foregående 11 år, nemlig perioden fra 1. januar 1990 til 31. december 2000:

I denne periode er der ifølge Banestyrelsen sket 13 kollisioner mellem vejtrafik og tog i Grenåbanens i alt 106 overkørsler, hvoraf 30 er sikrede med blinklys og bomme, 15 er sikrede med blinklys og 61 er private overgange/led uden teknisk sikring.

I to tilfælde har et togs lokomotivfører ikke reageret på det signal foran overkørslen, som har påbudt standsning af toget som følge af, at overkørslen ikke har været sikret mod vejtrafikken.

Tilsvarende har bilister i 11 tilfælde været årsag til kollisionerne, idet der er kørt frem i en

sikret overkørsel, og der er i samme periode registreret 80 tilfælde, hvor bomme eller vejsignaler er blevet påkørt, samt 12 tilfælde hvor bommene har været blokeret af lastbiler eller personbiler.

Til sammenligning er der på landsplan i samme periode ifølge Banestyrelsen registreret i alt 110 kollisioner i styrelsens overkørsler, der omfattede i alt 1456 overkørsler pr. 31. december 2000.

I denne forbindelse skal det imidlertid understreges, at tallene ifølge Banestyrelsen ikke er tilstrækkelige til, at der kan drages en egentlig konklusion eller gennemføres en risikovurdering. Dels fordi det statistiske grundlag ikke er tilstrækkeligt stort, dels fordi der i en vurdering skal tages højde for såvel tog- som trafikintensiteten ved overkørslerne på de enkelte strækninger.

Spm. nr. S 1148

Til trafikministeren (16/1 01) af:

Kim Andersen (V):

»Vil ministeren med henvisning til ministerens udtalelser til Århus Stiftstidende i en artikel den 15. januar 2001 vedrørende togulykke ved Mørke den 12. januar 2001 oplyse, hvad han mener med udtalelsen »nogen slår plat på en meget ulykkelig situation?«

Svar (29/1 01)

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Indledningsvis vil jeg understrege, at det er uacceptabelt, hvis sikkerheden ikke er i orden ved jernbaneoverkørslerne, herunder også jernbaneoverkørslerne på Grenåbanen. Trafikanterne skal naturligvis have tillid til, at sikkerheden er fuldstændig i orden.

På denne baggrund ser jeg også med den største alvor på de gentagne problemer, der har været med en række af overkørslerne ved Grenåbanen, og jeg finder det helt afgørende, at forholdene bringes i orden hurtigst muligt.

Samtidigt finder jeg det indlysende, at vi er nødt til at få afdækket helt præcist, hvad der ligger bag de omtalte problemer, før vi kan gøre noget virkeligt effektivt ved dem. Dette understreges ikke mindst af, at Banestyrelsen allerede