

Overvågningsudstyret etableres med henblik på at forbedre overvågningen af den enkelte overkørsels tilstand samt at sikre en hurtigere registrering af funktionssvigt, f.eks. ved overbrændte advarselsslamper. Det gør det muligt for fjernstyringscentralen at sikre relevant og hurtig tilkaldelse af eftersynspersonale uden at skulle være afhængig af besked direkte fra lokomotivførerne. Projektet igangsættes umiddelbart og forventes i drift i efteråret 2001.

Derudover har Banestyrelsen oplyst, at der som følge af Grenåvejs størrelse og trafik er nedlagt et omfattende detekteringsudstyr i vejen ved omtalte overkørsel med henblik på at sikre, at bommene kun kan sænkes, såfremt arealet mellem bommene er frit. Der har i efteråret været problemer med indreguleringen af dette detekteringsudstyr, hvorfor der netop er installeret et nyt udstyr, der forventes ibrugtaget fra og med natten mellem den 12. og 13. februar 2001.

Derimod er overkørslen ved Grenåvej ikke omfattet af Banestyrelsens fornyelsesprojektet, der ligeledes indgår i omtalte handlingsplan, idet den tekniske standard af anlægget af overkørslen på Grenåvej i forvejen anses for at være meget høj.

For så vidt angår den sikkerhedsmæssige situation ved omtalte overkørsel skal jeg henvise til min besvarelse af spørgsmål S 1131, der stilles af Kim Andersen (V) den 15. januar 2001.

Heraf fremgår det, at Banestyrelsen har oplyst, at der fra 1997 til og med 2000 har været 12 tilfælde, hvor alle bomme ikke er gået helt ned, samt at ingen af disse situationer ifølge Banestyrelsen har været sikkerhedskritiske, idet overkørselsanlægget i samtlige tilfælde har givet lokomotivføreren korrekt signal om, at overkørslen ikke var sikret, hvorefter togene er standset og har passeret overkørslen i henhold til sikkerhedsreglementet.

I forlængelse heraf kan jeg afslutningsvis oplyse, at der ifølge Banestyrelsens strækningsoptagne statistik, der går tilbage til 1990, i perioden 1990-2000 ikke har været uheld ved omtalte overkørsel, hvor tog har været involveret. Derimod har Banestyrelsen i perioden registreret otte tilfælde, hvor biler har påkørt de lukkede bomme.

Spm. nr. S 1496

Til trafikministeren (2/2 01) af:

Kim Andersen (V):

»Vil ministeren fremskynde Banestyrelsens moderniseringsprogram og etablering af sikkerhedsudstyr, så man ikke skal leve med en latent frygt og risiko for sikkerhedssvigt på Grenåbanen i op mod 2 år endnu?«

Begrundelse

Af Banestyrelsens »Handlingsplan for tiltag på Grenåbanens overkørsler« af 23. januar 2001 fremgår, at en række tiltag til forbedring af sikkerheden på Grenåbanen vil være afsluttet i henholdsvis efteråret 2001 og i år 2002. Med de mange svigt, der er i sikkerheden på Grenåbanen, synes det at være lang tid at skulle vente på en udbedring af de mangelfulde sikkerhedsforhold.

Svar (12/2 01)

Trafikministeren (Jacob Buksti):

For så vidt angår tidsperspektivet for gennemførelsen af aktiviteterne i Banestyrelsens handlingsplan vedrørende Grenåbanens overkørsler, har Banestyrelsen oplyst, at aktiviteterne er ganske omfattende og kræver en forudgående projektering og planlægning. Hertil kommer, at der for flere af aktiviteterne vedkommende endvidere kræves en myndighedsgodkendelse, før disse kan gennemføres.

Banestyrelsen oplyser, at man vil fremme gennemførelsen så meget som muligt under hensyntagen til gennemførelsen af Banestyrelsens øvrige vedligeholdelses- og anlægsopgaver.

Derudover har Jernbanetilsynet oplyst, at man tillægger gennemførelsen af Banestyrelsens handlingsplan meget høj prioritet, og her vil gøre, hvad der er muligt for, at omtalte myndighedsgodkendelser gennemføres så hurtigt, som det er sikkerhedsmæssigt forsvarligt.

På baggrund af ovenstående oplysninger finder jeg ikke på nuværende tidspunkt anledning til at tage initiativ til at fremskynde omtalte aktiviteter yderligere.