

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato 8. oktober 2008
Dok.id 719083
J. nr. TRM004-U18-590

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 31. juli 2008 stillet mig følgende spørgsmål 927 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 927:

"På baggrund af togulykken i Borris, hvor der siden begyndelsen af 1990'erne har været diskussion om baneoverkørslen, ønskes ministerens udredning af, hvorfor der kan gå så lang tid uden, at der er truffet en fornuftig beslutning om denne overkørsel, og har nogen efter ministerens mening svigtet i beslutningsprocessen, og er der nogen tilsvarende sager med usikkerhed om kompetence vedrørende overkørsler, vejkryds m.v.?"

Svar:

Spørgsmål 927 indeholder tre delspørgsmål, som jeg nedenfor besvarer et ad gangen.

1. *Hvorfor er der gået så lang tid uden der er truffet en beslutning om overkørslen?*

Jeg har forhørt mig om sagen hos Banedanmark og Vejdirektoratet, som oplyser, at DSB i midten af 1990'erne havde en årlig bevilling, som efter koordinering med Vejdirektoratet skulle anvendes til sikkerhedsfremmende tiltag i jernbaneoverkørsler.

Det oplyses, at DSB i 1993 meddelte Skjern Kommune, at den pågældende overkørsel 233 i Borris senest i løbet af 1995 ville blive sikret med halvbomme. På daværende tidspunkt var overkørslen – som i dag – sikret med advarselsanlæg, der med lys og lyd advarer vejtrafikanterne forud for togpassage.

På et koordineringsmøde i 1994 mellem DSB og Vejdirektoratet blev det imidlertid besluttet at foreslå Skjern Kommune at nedlægge overkørsel 233 i stedet for at etablere halvbomme.

Begrundelsen for nedlæggelse var primært, at der findes to andre bomsikrede overkørsler i umiddelbar nærhed (hhv. ca. 0,5 og 1 km væk), hvor overkørsel 233 - med ca. 300 motorkøretøjer i døgnet – var den mindst benyttede overkørsel af de tre. Samtidig vurderedes ulemperne for vejtrafikanterne ved nedlæggelse af overkørsel 233 at være beskedne, idet man ved at foretage en lille



omvej ville kunne anvende en af de to andre overkørsler. Ud fra såvel et sikkerhedsmæssigt som et økonomisk hensyn vurderedes nedlæggelse af overkørsel 233 endvidere at være en fornuftig løsning, da risikoen for sammenstød i overkørslen herved kunne elimineres, samtidig med at DSB's omkostning til opsætning af halvbomme samt kommunens omkostning til en nødvendig vejudvidelse i forbindelse med bom-etableringen ville kunne undgås.

På den baggrund tog DSB og Vejdirektoratet initiativ til møder med Skjern Kommune vedr. nedlæggelse af overkørsel 233. Det har desværre ikke været muligt at fremskaffe skriftligt materiale til dokumentation for, hvad udkommet af møderne var.

I 2000 besluttede Vejdirektoratet og Banedanmark – der i 1997 efter udskillelsen fra DSB havde fået ansvaret for jernbaneoverkørslerne - igen at kontakte Skjern Kommune med henblik på nedlæggelse af overkørsel 233. Skjern Kommune meddelte imidlertid, at man med en trafik på ca. 300 motorkøretøjer i døgnet gennem overkørslen ikke fandt belæg for at nedlægge overkørslen.

Jf. § 3 i lov nr. 96 af 31. marts 1965 om ekspropriationer under Transportministeriet er det Ekspropriationskommissionen, som i sidste ende kan afgøre, om en jernbaneoverkørsel skal lukkes. Banedanmark kunne således have ansøgt Ekspropriationskommissionen om tilladelse til ekspropriation med henblik på nedlæggelse af overkørsel 233.

Banedanmark oplyser, at man ikke har søgt overkørsel 233 nedlagt ved Ekspropriationskommissionens mellemkomst, da:

- den sikkerhedsmæssige gevinst ved nedlæggelsen af overkørsel 233 ikke vurderedes at være særlig høj sammenlignet med mange andre overkørsler på Banedanmarks strækninger. Til grund for dette lægger Banedanmark den lave trafikintensitet på både vej og bane gennem overkørsel 223 samt det hidtil relativt lave antal ulykker og nærved hændelser i overkørslen,
- nedlæggelse af en overkørsel via Ekspropriationskommissionen er en både ressource- og tidskrævende proces.

Banedanmark oplyser, at man ud fra de ovennævnte overvejelser i stedet for at bruge ressourcer på at få nedlagt den relativt lavt prioriterede overkørsel 233 gik videre med nedlæggelse eller opgradering af andre overkørsler, som havde en højere sikkerhedsmæssig prioritet og vurderedes at være lettere at gå til.

Overkørsel 233 blev umiddelbart efter ulykken 28. juli lukket for vejtrafik, da overkørselsanlægget blev ødelagt ved ulykken. Banedanmark oplyser, at overkørslen blev genåbnet for vejtrafik 27. august, og at man hurtigst muligt vil opsætte automatiske halvbomme i overkørslen, hvilket forventes at tage mellem 1/2 - 1 år.



Banedanmark oplyser herudover, at man på lidt længere sigt vil overveje at nedlægge overkørsel 233.

2. Har nogen svigtet i beslutningsprocessen?

Jeg har ikke kommentarer til de konkrete skøn, som er lagt til grund i den konkrete sag, jf. ovenfor.

3. Er der nogen tilsvarende sager med usikkerhed om kompetence vedrørende overkørsler, vejkryds m.v.?

Der er ingen usikkerhed om kompetencen vedrørende nedlæggelse af overkørsler, idet kompetencen i sidste ende ligger hos Ekspropriationskommissionen, jf. ovenfor.

Der har været konstateret en vis usikkerhed om kompetencen til udstedelse af påbud vedr. sikkerhedsforanstaltninger i jernbaneoverkørsler, da denne kompetence i den nuværende situation er delt mellem Vejdirektoratet og Trafikstyrelsens sikkerhedsmyndighed.

Med henblik på at forenkle kompetenceforholdene har Transportministeriet med "Rapport om organisering af jernbaneoverkørselsområdet" anbefalet, at myndighedskompetencen for jernbaneoverkørslerne fremover samles hos Trafikstyrelsens sikkerhedsmyndighed. Rapporten er 21. december 2007 blevet sendt til Trafikudvalget. Transportministeriet har efterfølgende forberedt de nødvendige regelændringer, og jeg vil snarest fremsætte et lovforslag med henblik på, at myndighedskompetencen for jernbaneoverkørsler samles hos Trafikstyrelsens sikkerhedsmyndighed.

Det skal bemærkes, at usikkerhed om kompetencen til udstedelse af påbud vedr. sikkerhedsforanstaltninger i jernbaneoverkørsler ikke har haft betydning i den konkrete sag vedr. overkørsel 233 i Borris.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed