

## Samrådstale til besvarelse af spørgsmål AU-AW

---

**Samråds-  
spørgsmål AU**

### **Samrådsspørgsmål AU**

*Vil ministeren i forbindelse med ulykken på Tjæreborg Station 10. august 2017, hvor en ung mand omkom, redegøre for, hvorfor Banedanmark ikke reagerer på forslaget fra den såkaldte "Præcisionsgruppe" i Esbjerg, fremsat i maj 2016, om at flytte perron 2 til nordsiden af spor 2 og etablere forbindelse til den i 2011 etablerede tunnel med cykel- og gangsti, beliggende 25 m øst for Tjæreborg station?*

**Samråds-  
spørgsmål AV**

### **Samrådsspørgsmål CG**

*Vil ministeren redegøre for, om forslaget fra "Præcisionsgruppen" fremsat i maj 2016 er "forsvundet" i Banedanmarks sagsbehandling, siden Banedanmark så sent som i sin rapport "Opfølgning på sikkerheden i Banedanmarks*

*publikumsvendte perronovergange” fra 31. maj 2018, som bl.a. omfatter forholdene på Tjæreborg Station, ikke nævner forslaget om at ”flytte” perron 2 til nordsiden af spor 2 og etablere forbindelse til tunnelen med cykel- og gangsti, beliggende 25 m øst for stationen?*

**Samråds-  
spørgsmål AW**

### **Samrådsspørgsmål AW**

*Vil ministeren redegøre for, om der er taget initiativ til en anden/forbedret sagsgang i Banedanmark - som anbefalet af Havarikommissionen - så man i fremtiden undgår, at forslag til forbedring af jernbanesikkerheden herunder på stationer ”forsvinder” eller ikke bliver ”opfanget” i Banedanmarks sikkerhedsledelsessystem?*

*Spørgsmål  
AU, AV og AW*

Tak for ordet og tak for spørgsmålene, som jeg med udvalgets samtykke vil besvare samlet.

Inden jeg redegør for Banedanmarks håndtering af de forhold, som nævnes i spørgsmålene, vil jeg kort nævne, at vi i ministeriet arbejder målrettet med at håndtere selve grundudfordringen: Sikkerheden, eller mangel på samme, omkring perronovergange i niveau.

Tjæreborg-ulykken illustrerer det uholdbare i, at vi på hovedstrækningen på jernbanenettet har perronovergange i niveau – altså indretninger af stationerne, hvor brugerne skal passere direkte hen over sporene.

Derfor bad jeg sidste år Banedanmark om at gennemgå sikkerheden på

perronovergangene på statens jernbanenet. Det resulterede i Banedanmarks rapport om sikkerhed i perronovergange, som jeg sendte til udvalget i juni i år.

Der er 73 perronovergange i niveau på statens jernbanenet. I rapporten identificerer Banedanmark 14 stationer, hvor analysen peger på, at det er mest relevant at øge sikkerheden i perronovergange.

Af de 14 stationer ligger 7 på enkeltsporede strækninger, mens de resterende 7 ligger på hovedstrækningerne. Af disse 7 stationer ligger 3 stationer på Vestfyn - Bred, Gelsted og Skalborg - hvor en realisering af projektet vedrørende ny

bane på Vestfyn vil medføre en markant ændring af trafikbilledet.

Det efterlader os med 4 stationer på hovednettet – Tjæreborg, Holsted, Vamdrup og Kavslunde - hvor passagerer skal krydse spor, med gennemkørende tog, der kører over 140 km/t.

Jeg synes, det er en situation, vi bliver nødt til at forholde os til. For selvom Banedanmarks rapport viser, at der er tale om stationer med relativt få brugere, 60 på Kavslunde station, 210 på Tjæreborg, 380 på Vamdrup station og 430 Holsted station, kører de gennemkørende tog stadig langt hurtigere end trafikken på motorvejen.

På baggrund af Havarikommissionens rapport om dødsulykken på Tjæreborg station bad jeg Banedanmark om i august 2018 at undersøge mulighederne for at etablere niveaufri adgang på stationerne Tjæreborg, Kavslunde, Holsted og Vamdrup.

Det arbejder Banedanmark fortsat med, og der er flere mulige tilgange.

Hvis man forestiller sig at etablere en gangbro med elevatortårne, så er det værd at bemærke, at en elevatorløsning koster i omegnen af 32 mio. kr. pr. station, hvilket samlet beløber sig til i omegnen af 130 mio. kr. for alle fire stationer. Dertil skal indregnes udgifter til vedligehold, og man skal tage højde for driftsforstyrrelser med videre.

En anden billigere mulighed er at etablere adgang via eksisterende stitunneler, som det eksempelvis er nævnt i Havarikommissionens rapport om Tjæreborg-ulykken. Denne løsning vil for alle fire stationer samlet komme til at koste i omegnen af 55 mio. kr.

Man kommer ikke uden om, at det er relativt store beløb, og derfor arbejder vi i ministeriet videre med mulige løsninger.

Der bliver så spurgt til Banedanmarks konkrete håndtering af sikkerheden på Tjæreborg Station, som Havarikommissionens rapport behandler.

I rapporten anføres, at Banedanmark ikke har forholdt sig til en

sikkerhedsanbefaling fra en såkaldt 'præcisionsgruppe', som blev fremsat i maj 2016.

Præcisionsgruppen anbefalede Banedanmark at etablere niveaufri adgang på Tjæreborg Station via en nærliggende tunnel.

Det fremgår af Havarikommissionens rapport, at Banedanmark inden ulykken ikke havde overvejet muligheden for at udnytte tunnelen til forbedring af sikkerheden.

Som spørgeren korrekt påpeger, fremgår denne løsning heller ikke af Banedanmarks rapport om sikkerhed i perronovergange, som blev sendt til udvalget i juni i år.



Jeg har forelagt spørgsmålene for Banedanmark, som oplyser – og jeg citerer:

”Præcisionsgruppen har beklageligvis først fået en tilbagemelding efter ulykken i Tjæreborg, hvor der blev nedsat en arbejdsgruppe. Et af de problemer, som arbejdsgruppen kom frem til, og som også fremgår af Banedanmarks rapport af 31. maj 2018, ”Opfølgning på sikkerheden i Banedanmarks publikumsvendte perronovergange”, er, at der ikke har været et samlet ansvar for perroner i Banedanmark. I stedet har der været ansvarlige for de enkelte dele af infrastrukturen: varslingsanlæg, strøm, spor osv. Det har gjort det svært for Banedanmarks medlemmer af præcisionsgruppen at finde det rigtige

sted at aflevere forslaget. Det retter Banedanmark nu op på ved at etablere en organisering, hvor der placeres et koordinerende ansvar for perronerne i en af Banedanmarks divisioner.”

Citat slut.

Jeg vil være enig med dem, som mener, at Banedanmarks organisering på daværende tidspunkt godt kunne have været bedre her.

Men jeg konstaterer samtidig, at Banedanmark har handlet på Havarikommissionens konklusioner og anbefalinger og nu placerer det koordinerende ansvar for perroner i én division.

Og som jeg startede med at redegøre for, så arbejdes der lige nu i Banedanmark

meget fokuseret på at finde mulige løsninger, de steder hvor vi ser de største sikkerhedsmæssige udfordringer, herunder på Tjæreborg Station.

Tak for ordet, hr. formand.