

**[Sundhedsministeren]**

52. Det er nødvendigt og værdifuldt, at det internationale samfund på denne måde samarbejder om bekæmpelsen af narkotikaproblemerne, som i mange relationer er af grænseoverskridende karakter. Det gælder i disse år ikke mindst samarbejdet med de øst- og centraleuropæiske lande.

Den første sag på dagsordenen var:

**1) Spørgsmål til ministrene.****Spm. nr. S 795**

1) Til *trafikministeren* af:

**Ole Donner (FP):**

»Hvorfor er DSB's sikkerhedssystem ATC ikke taget i brug, og hvem har ansvaret for, at det ikke er sket?«

**Skriftlig begrundelse**

Ifølge de tekniske beskrivelser er det netop den type ulykke, som skete ved Århus den 1. marts 1994, der ikke kan ske, hvis sikkerhedssystemet er koblet til.

Ulykken ved Århus kunne således formentlig have været undgået, og det samme gælder sammenstødet ved Østerport Station sidste sommer og togkatastrofen i Sorø i 1988.

Det er dybt beklageligt, at sikkerhedssystemet ikke er indført, selv om midlerne for lang tid siden er stillet til rådighed.

Det bedes i svaret også forklaret, hvad årsagen er til den manglende ibrugtagning, som nu har kostet flere mennesker svære kvæstelser og sorger, og hvem der har ansvaret for den manglende ibrugtagning.

**Formanden:**

Spørgsmålet vil blive besvaret af justitsministeren på trafikministerens vegne.

**Trafikministeren (Erling Olsen, fg.):**

ATC-systemet, den automatiske trafikkontrol, er et avanceret elektronisk system, der har til formål at bremse eller standse et tog, hvis togføreren overser trafiksignaler. Det skal kunne væsentligt begrænse menneskelige fejl i forbindelse med togulykker.

Systemet er sat i gang på dele af DSB's net, men det er blevet forsinket, som spørgeren skriver.

Spørgsmålet er så: Hvem har ansvaret for forsinkelsen? Det er svært at placere et ansvar, og jeg skal derfor nøjes med at give en forklaring på forsinkelsen.

Forsinkelsen skyldes, at der ikke er noget standard ATC-system. Det skal tilpasses det enkelte banelegeme, de enkelte signaler og det enkelte tog. Den proces er tidkrævende og var mere tidkrævende, end man oprindeligt havde troet, og det førte til, at selve udviklingen af projektet tog længere tid end antaget. Og da det så skulle afprøves, betød en forsinkelse i IC3-togenes levering også, at man løb ind i tidsmæssige problemer. Det er forklaringen i korte træk.

Det, man nu har gjort, er at sige: Nu må vi gøre alt, hvad vi kan for at få fremskyndet projektet, sådan at det hurtigst muligt kommer i gang til glæde for trafiksikkerheden. Og jeg kan oplyse, at man i Trafikministeriet er langt fremme med henblik på at tilrettelægge beslutningsgrundlaget og at få de sidste ting med.

**Ole Donner (FP):**

Jeg vil gerne takke justitsministeren for svaret, men samtidig beklage, at trafikministeren ikke selv sørger for at være til stede, når der er onsdagsspørgsmål til ham, for det er klart, at det er svært for justitsministeren at gå ind og svare detaljeret på disse spørgsmål.

Jeg mener nemlig, det er stærkt utilfredsstillende, at man ikke sørger for at få dette system sat i gang. For et par år siden – nærmere 3 år siden – fik vi at vide i Trafikudvalget, at nu var den lige ved at være på skinner.

Justitsministeren siger, at det skal tilpasses til de enkelte tog. Så vil jeg gerne spørge justitsministeren: Er det f.eks. tilpasset IC3-togene, og er det blevet installeret i alle IC3-togene?

Så vil jeg også gerne spørge, om ministeren ikke er enig med mig i, at det ikke må være så svært at tilpasse det til de forskellige togtyper. Så mange typer har vi jo heller ikke, der kører på de regionale strækninger; så det kan ikke være så svært.

Endelig vil jeg gerne spørge ministeren, om ministeren kan oplyse, for hvor mange millioner kroner udstyr der ligger på lager hos DSB, og som har ligget i mere end 2 år.