

2.2.1-2.2.4 ATC

Det automatiske togkontrolsystem, ATC systemet, etableres med det dobbelte formål at forbedre sikkerheden generelt og at tillade kørsel med højere hastigheder end i dag. DSB forudsætter således, at ATC etableres på strækninger, hvor hastigheden er 140 km/t eller derover.

ATC systemet omfatter funktioner, der bremser eller standser tog, hvis lokomotivføreren overser hastighedsbegrænsninger eller stopsignaler.

ATC systemet er en overbygning på DSBs eksisterende signal- og sikkerhedssystem.

ATC på strækningen København-Århus inkl. generel udvikling er ibrugtaget ultimo 1993. Strækningen Vordingborg-Rødby Færge påregnes ATC-dækket i løbet af 1995.

2.2.1 ATC, anlæg i tog:

Projektet er blevet afsluttet men har tidligere også omfattet indkøb af materialer, bl.a. bali-ser. Det negative tal i 1996 er udtryk for forbrug af de tidligere indkøbte materialer.

2.2.2 ATC, Lillebælt-Esbjerg/Padborg:

ATC på strækningen Fredericia-Esbjerg har sammenhæng med 2.2.5 (etablering af signalblok Lunderskov-Esbjerg) og skal koordineres med dette projekt såvel indholdsmæssigt som tidsmæssigt.

Udførelse ventes afsluttet i 1996, tilpasset ibrugtagning af den faste forbindelse over Storebælt.

ATC på strækningen Lunderskov-Padborg har sammenhæng med 1.1.1 Nyt 2. spor i Sønderjylland og 1.3.3 Elektrificering Fredericia-Padborg og skal koordineres med disse projekter såvel indholdsmæssigt som tidsmæssigt.

2.2.4 ATC, Århus-Ålborg:

Strækningen ATC-dækning er under projektering. Projektet skal koordineres med 2.2.8 Nye stationssikringsanlæg på strækningen Hobro-Ålborg med henblik på samtidig ibrugtagning i 1998.

2.2.5 Etablering af signalblok Lunderskov-Esbjerg:

Etablering af signalblokanlæg mellem Lunderskov og Esbjerg er et led i DSBs almindelige bestræbelser på at øge sikkerheden. Dette vil, når der tillige indføres ATC, muliggøre forøgelse af strækningshastigheden til mere end 140 km/t.

Projektet har nøje sammenhæng med delprojekt 2.2.2 ATC, Lillebælt-Esbjerg/Padborg.

Der blev i foråret 1994 indgået kontrakt om leverancer til og gennemførelse af projektet.

Anlægget forventes ibrugtaget omkring årsskiftet 1995-96.

2.2.6 Århus, nyt sikringsanlæg:

Sikringsanlægget i Århus, der er fra 1929, er stærkt nedslidt, og da renovering teknisk ikke er mulig, skal sikringsanlægget udskiftes. I forbindelse med etablering af nyt sikringsanlæg foretages en tilpasning (sanering) af sporanlægget.

Sikringsanlægget har i en del år skiftevis været under projektering og revurdering. Projektet er besluttet gennemført som et fuldelektronisk anlæg.

Projektet forudsættes uændret afsluttet i 1998.

2.2.7. Ringsted banetekniske anlæg

Det nuværende sikringsanlæg på Ringsted station er ca. 65 år gammelt. Udskiftningen heraf med et moderne elektronisk anlæg åbner samtidig mulighed for gennemførelse af en tilpasning af stationens sporanlæg, så den intensive trafik gennem forgrengsstationen mellem vest- og sydbanen kan gøres mere smidig.