

gennemføre. Ligesom det kan være vanskeligt at tilpasse anlæggene til de landskabelige og topografiske forhold. Leverandører af togmateriel fremhæver derfor ofte fordelene ved at investere i tog frem for baneanlæg. Men om den ene eller anden løsning kan betale sig, vil som regel afhænge af trafikunderlaget foruden de konkrete anlægsinvesteringer.

Kurvestyrede tog er den eneste realistiske løsning i bjergrige lande med snoede linieføringer. Kurvestyrede tog er derfor særdeles velegnede i f.eks. Norge, hvor man i efteråret 1996 har gennemført succesfulde forsøg med det svenske X2000 tog fra Adtranz.

Til sammenligning er banernes forløb i Danmark med undtagelse af Østjylland af en høj standard. Den danske trafik pr. banekm er omkring 4 gange større end i Norge.

Trafikministeriets Baneplanudvalg har undersøgt spørgsmålet om kurvestyrede tog og deres effekt meget grundigt.

Mellem København og Odense er der ingen tidsgevinst ved at anvende kurvestyrede tog. Under forudsætning af at der anvendes 0,4 mia. kr. på opgradering, vil et kurvestyret højhastighedstog derimod vinde 8 minutter på strækningen mellem Odense og Århus sammenlignet med et ikke kurvestyret højhastighedstog. I det omfang banelinien enkelte steder rettes ud, indsnævres tidsforskellen.

Baneplanudvalget har konkluderet, at der i Danmark ikke er tale om et valg mellem kurvestyrede eller konventionelle tog. Meromkostningerne ved kurvestyrede tog er ikke så store, at det bør forhindre indvindingen af de ekstra minutter, som kurvestyringen kan bidrage med på de steder, hvor banelinien ikke afkortes eller kurverne rettes ud. Udvalget har derfor forudsat, at der skal anvendes tog med aktiv krængningsmekanisme.

Hvilken togtype, der kan blive tale om, er endnu ikke afgjort. I Baneplanudvalgets beregninger er der anvendt tider fra det svenske X2000, mens pris og siddepladskapacitet er fra det tyske ICT tog. Begge er kurvestyrede.

Med Baneplanudvalgets nuværende viden kan en isoleret satsning på kurvestyrede tog med kendte overslag for et eventuelt anlæg ikke påvises at være et samfundsøkonomisk fordelagtigt alternativ til den baneudretning, der nu undersøges i Østjylland.

Mellem Horsens og Skanderborg vil en direkte linieføring komme alle tog (kurvestyrede som ikke-kurvestyrede) til gode.

Hvis der investeres i opgradering af den gamle bane (Odense-Århus) til kurvestyrede tog, vil også de kurvestyrede tog få en yderligere tidsfordel med en direkte linieføring mellem Horsens og Skanderborg. Opgraderingen ændrer i øvrigt ikke ved, at der med en kortere linieføring spares nogle vedligeholdelsesomkostninger, samtidig med at den overflødige kørsel falder bort.

De kurvestyrede tog er derfor ikke et alternativ; men et supplement til en løsning, som vil gavne hele togtrafikken.

Denne foreløbige konklusion vil nu blive efterprøvet på baggrund af et bedre informationsgrundlag om anlægsomkostningerne og nye samfundsøkonomiske beregninger for en ny bane henholdsvis opgradering af den gamle. Dette er sigtet med de undersøgelser, der igangsættes med vedtagelsen af projekteringsloven.

Spm. nr. S 2465

Til justitsministeren (6/6 97) af:

Brian Mikkelsen (KF):

»Vil ministeren fremsende opgørelse over kriminalitet begået af indsatte ved alle landets fængsler, herunder fordeling på typer af kriminalitet og på fængsler?«

Svar (25/6 97)

Justitsministeren (Frank Jensen):

Til brug for besvarelsen af spørgsmålet har Justitsministeriet anmodet Rigspolitechefen og Direktoratet for Kriminalforsorgen om udtalelser.

Når disse udtalelser foreligger, vil ministeriet vende tilbage til sagen.

Spm. nr. S 2480

Til arbejdsministeren (9/6 97) af:

Brian Mikkelsen (KF):

»Har Arbejdsmarkedsstyrelsen givet tilladelse til, at andre end AMU-centrene kan undervise i de fag, som tilbydes på AMU-centrene, og i bekræftende fald hvilke fag?«