

form og dels ved udgivelse af en række egentlige kortprodukter i forskellige målforhold.

I områder, der grænser op til andre lande, medtages ved udgivelsen i et vist omfang informationer om områder uden for Danmarks lande- og søterritorium. Dette sker efter aftale med de pågældende landes kortlægningsmyndigheder og er som hovedregel baseret på gensidige aftaler, idet andre landes kortmyndigheder ofte har en tilsvarende interesse i at udgive kort over dansk territorium. På søkortlægningens område er dette samarbejde omfattende og formaliseret internationalt, medens det på landkortområdet indtil nu er gennemført ved bilaterale, praktiske aftaler. Der er som regel ikke tale om et økonomisk mellemværende i forbindelse med udvekslingen af data.

Den stigende aktivitet i Øresundsregionen i de senere år og herunder etableringen af den faste forbindelse over Øresund har medført et øget samarbejde mellem Kort- og Matrikelstyrelsen og de svenske kortlægningsmyndigheder. Både fra svensk og fra dansk side vil der i den nærmeste fremtid blive udgivet papirkortprodukter, der i højere grad end nu medtager større dele af henholdsvis Sjælland og Skåne, ligesom der sker et samarbejde om at kunne stille digitale kortinformationer til rådighed for professionel anvendelse på tværs af området. I Kort- og Matrikelstyrelsens færdselskort 1998 er der pt. medtaget et særligt kort over Øresundsregionen i målforhold 1:250.000.

Bornholms placering på kort har ifølge sagens natur været en afvejning af en lang række hensyn så som målestoksforhold og papirstørrelse (praktisk håndterbarhed). Kort- og Matrikelstyrelsen udgiver flere kortprodukter af oversigtskarakter, hvor Bornholm har sin rette geografiske placering i forhold til resten af Danmark og Skåne. Kort- og Matrikelstyrelsens færdselskort for 1998 har således et oversigtskort over hele området i målforholdet 1:3.500.000, der bl.a. beskriver færgeforbindelser til øen.

Kort- og Matrikelstyrelsen vil løbende vurdere om udviklingen i brugerbehovene gør en yderligere tilpasning af kortprodukterne ønskelig.

Spm. nr. S 1045

Til trafikministeren (12/1 98) af:

Tommy Dinesen (SF):

»Hvad agter Banestyrelsen på baggrund af togulykken ved Regstrup at foretage sig for at forbedre sikkerheden på de enkeltsporede baner, samt hvad er den tidsmæssige horisont for forbedring af disse enkeltsporede baner?«

Begrundelse

Det siger sig selv, at mulighederne for togsammenstød og stop for kørsel ved eventuelle togsammenbrud er størst på de mange enkeltsporede baner, der findes på det danske skinnet. Det vil derfor være det rigtigste at lave en plan for etablering af dobbeltspor de steder, hvor disse mangler, og hvor der er intensiv trafik (timedrift) samt kørsel med godstog.

Dobbeltspor ville medføre en stærkt reduceret mulighed for togsammenstød og standsning af trafikken på strækningerne. Det sidste er alt for ofte sket – ikke mindst på Nordvestbanen, hvor der mestendels anvendes forældet togmateriel.

Svar (26/1 98)

Trafikministeren (Bjørn Westh):

Jernbanetilsynet er nu i gang med at undersøge ulykken, og resultatet af Jernbanetilsynets undersøgelse forventes at foreligge om ca. 2 måneder. Undersøgelsesrapporten vil indeholde en vurdering af årsagen til ulykken samt eventuelle anbefalinger til forslag til sikkerhedsmæssige forbedringer med henblik på at forebygge gentagelser.

Jernbanetilsynet og Banestyrelsen er enige om at afvente resultatet af undersøgelsen, før der tages særskilte initiativer til at forbedre sikkerheden på de enkeltsporede strækninger.

Sikkerheden på de enkeltsporede baner er efter Banestyrelsens opfattelse helt forsvarlig allerede i dag, men der er naturligvis et forbedringspotentiale.

Det anføres i begrundelsen for spørgsmålet, at risikoen for frontale sammenstød, som det der skete ved Regstrup, er minimal ved dobbeltsporede baner, hvilket jeg er enig i.

Der er dog ikke planer om at forsyne de enkeltsporede strækninger med dobbeltspor.