

Snekkersten-Helsingør. Regeringen vil gøre alt for at søge begge disse forsøg fremrykket.

Endelig er der en tredje mulighed, der også kan vise sig at være billigere. Det vil være at afvente færdigudviklingen af et fælleseuropæisk togsikringssystem, togkontrolsystem, forkortet ETCS, der har den store fordel, at det kan komme til at fungere sammen med og i samspil med de øvrige europæiske jernbaners togkontrolsystemer.

For at få afvejning af alle disse muligheder mod hinanden, mod de økonomiske rammer og behovet for øget sikkerhed, har jeg allerede igangsat et arbejde med udformning af en samlet strategi på området.

Min udtalelse er således ikke udtryk for ringeagt for det behov for sikkerhed, som befolkningen langs de jyske sidebaner føler, men udtryk for ønsket om realistiske og velovervejede løsninger.

Og jeg har da også allerede indkaldt Folketingets partier til en drøftelse af problemerne og ser frem til i denne forbindelse at afprøve de politiske og økonomiske muligheder for en hurtig udbygning af togsikkerheden i Danmark, for det er jo det, det til syvende og sidst handler om.

**Hanne Severinsen (V):**

Jeg takker for svaret.

Nogle af de ting, som blev nævnt, indgår jo også i næste spørgsmål, men det er da altid meget rart at høre, at den udtalelse var klippet.

Vi har selvfølgelig alle sammen været ude for, at der bliver klippet. Men det var en meget uheldig udtalelse, for den falder lige midt i diskussioner om mange andre ting, der netop gælder det skæve Danmark, og så føler man jo, at det her med kun at være 10 pct., måske kan være noget, der forstærker.

Men jeg siger tak for den del af svaret.

Hermed sluttede spørgsmålet.

**Spm. nr. S 1860**

11) Til trafikministeren af:

**Hanne Severinsen (V):**

»Vil ministeren drage omsorg for, at en jernbanesikkerhedsrapport udarbejdet af akademiingeniør Jens Lindhard i 1996 danner grundlag for hurtige overvejelser om en opgradering af sikkerheden på banelinjerne i Midt- og Vestjyl-

land, bl.a. på grund af de seneste jernbaneulykker?«

**Skriftlig begrundelse**

Ovennævnte rapport, der er refereret i Jyllands-Posten den 3. marts i år, undersøgte de tekniske og økonomiske konsekvenser af indførelse af sikkerhedssystemet ATC på DSB's sidebaner i Midt- og Vestjylland. Rapporten konkluderede, at på dette tidspunkt ville en opgradering af sikkerheden på alle mindre jernbanestrækninger vest for Storebælt maksimalt koste 102 mio. kr.

Specielt strækningen Vejle-Struer vil det ifølge artiklen i Jyllands-Posten maksimalt koste 32 mio. kr. at sikre. Det ville have givet et overskud på mindst 20 mio. kr. at ATC-sikre denne strækning, idet der både i 1995 og altså nu i 2000 er sket alvorlige ulykker på strækningen. Ved ulykken i Jelling i 1995 blev to regionaltoget svært beskadiget, og 53 passagerer blev kvæstet, deraf adskillige meget hårdt. Ved ulykken forleden i Kølvrå blev ligeledes to regionaltoget svært beskadiget, tre personer dræbt og 39 passagerer kvæstet, deraf flere meget hårdt.

**Hanne Severinsen (V):**

Årsagen til det her spørgsmål er jo, at man kan læse i Jyllands-Posten, at der faktisk i 4 år har ligget et forslag i Banestyrelsen, og at man faktisk har kunnet opnå den sikkerhed, som vi taler om, for 102 mio. kr.

Nu er det ikke, fordi jeg nødvendigvis tror, at det beløb er præcist, men man har jo lavet nogle undersøgelser – den pågældende som et afgangsprojekt – hvor det viser sig, at bare en enkelt banestrækning som Vejle-Struer ville koste 31 mio. kr., og det er vel nogenlunde, hvad det har kostet i ulykker. Så det er jo noget, der hurtigt har tjent sig ind igen. Så jeg vil bede ministeren forklare, hvorfor vi ikke rigtig har fået det på bordet.

**Trafikministeren (Jacob Buksti):**

Jeg tror, jeg reagerede på samme måde som spørgeren, da jeg så den pågældende artikel i Jyllands-Posten, for hvis det var sådan, at man kunne klare hele ATC-udbygningen for 102 mio. kr., så var der i hvert fald sparet temmelig meget i forhold til de beregninger, som jeg har fået.