

Desuden skal vejen være tilgængelig for og anvendes af motorkøretøjer. Dette betyder, at en færge, som ikke transporterer motorkøretøjer, ikke er en del af en offentlig vej, idet færgen må anses for at være transportmidlet og ikke infrastrukturen. En knallert anses i denne sammenhæng ikke for et motorkøretøj.

Der er således ikke tale om en ordning, hvor efter færgetransport i skærgården generelt er gratis, men om at færgetransport uanset hvor færgeruten er placeret, er gratis, hvis færgeruten er en del af en offentlig vej.

Færgernes drift er organiseret således, at Færjederiet, der er en offentlig virksomhed under Vägverket (svarende til vejdirektoratet), varetager driften af færgeruterne. Færjederiet har 400 fastansatte. I den trafikintensive sommerperiode øges det søgående personale med yderligere 200 personer.

Det følger af § 2, stk. 1, sammenholdt med § 1, stk. 1, i lov nr. 398 af 2. juni 1999 om færgefart, at staten, amtskommuner og kommuner kan drive færgeruter med henblik på at sikre samfundets behov.

Disse offentlige myndigheder kan desuden efter forudgående udbud indgå aftale om at yde andre betaling for at varetage samfundets behov for driften af en færgerute. Der er således ingen juridiske hindringer for at indføre en ordning svarende til den svenske.

I Danmark har vi imidlertid valgt en løsning, der synes at passe bedre til de danske forhold med en relativt høj befolkningstæthed, nemlig at bygge broer over åer og bæltter.

En ordning som den svenske ville efter min vurdering næppe inkludere de mindste danske øer, idet der her ikke ville være veje af en størrelse, der efter den svenske ordning ville blive betragtet som offentlige, og dermed ville færgeruten ikke blive betragtet som en del af en offentlig vej.

ger og give en samlet oversigt over strækninger med og uden IC-trafik, herunder med og uden dobbeltspor?»

Svar (16/3 2000)

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Banestyrelsen har overfor mig oplyst, at den samlede pris for etablering af ATC på IC-strækninger, der i dag ikke er omfattet af dette sikkerhedssystem, skønnes at andrage omkring 1,4 mia. kr., mens etablering af ATC på strækninger uden IC-trafik og ATC skønnes at andrage omkring 900 mio. kr. I alt skønnes en ATC-opgradering af alle strækninger, der i dag ikke er omfattet af dette sikkerhedssystem, at beløbe sig til omkring 2,3 mia. kr.

Vurderingen er ifølge Banestyrelsen behæftet med en betydelig usikkerhed, eftersom der ikke er foretaget undersøgelser eller projektering vedrørende de nævnte strækninger. Hertil kommer, at vurderingen ifølge Banestyrelsen er baseret på række forudsætninger:

ATC-systemet er en overbygning på det gængse sikringsanlæg, linieblokanlægget. Som følge heraf er det kun muligt at etablere ATC på en given strækning, såfremt der er etableret linieblokanlæg på den givne strækning.

I dag er enkelte strækninger ikke udstyret med linieblokanlæg. Det drejer sig om strækningerne Hobro - Aalborg, Langå - Struer, Struer - Thisted, Bramming - Ribe, Ribe - Tønder samt Herning - Skjern. På disse strækninger skal der derfor etableres linieblokanlæg, før ATC-anlæg kan komme på tale. Prisen herfor skønnes forsigtigt til 3,75 mio. kr. pr. løbende km.

Da ATC-systemet sikrer automatisk stop ved passage af et stopvisende signal, nedbremsning ved overskridelse af hastigheden samt nedbremsning foran ikke-sikrede overkørsler, påvirkes prisen på etablering af ATC på en given strækning endvidere i høj grad af det faktiske antal signaler og overkørsler på den givne strækning.

I denne forbindelse er det Banestyrelsens vurdering, at det såvel økonomisk som sikkerhedsmæssigt er mest fordelagtigt at lave en systematisk nedlæggelse af overkørsler forud for etablering af ATC. Ifølge Banestyrelsen viser erfaringer, at de private overkørsler gennemsnitlig koster ca. 300.000 kr. pr. stk. at nedlægge, herunder hersker en betydelig usikkerhed ved-

Spm. nr. S 1815

Til trafikministeren (6/3 2000) af:

Søren Kolstrup (EL):

»Kan ministeren oplyse, hvilke midler der skal afsættes til etablering af ATC-sikkerhedssystemet på jernbanestrækninger betjent af DSB, der ikke er omfattet af dette sikkerhedssystem i dag, herunder angive prisen på de enkelte strækning-