

Spm. nr. S 1816

Til trafikministeren (6/3 2000) af:

Søren Kolstrup (EL):

»Kan ministeren fremlægge en beskrivelse af forskelle og ligheder mellem ATC-sikkerhedssystemet og det sikkerhedssystem, der søges etableret på Helsingør-Hornbæk-Gillelejebanen, hvad angår funktion og pris?«

Svar (15/3 2000)

Trafikministeren (Jacob Buksti):

For så vidt angår de funktionsmæssige ligheder og forskelle mellem ATC-systemet og det ATP-system, der søges etableret på Helsingør-Hornbæk-Gillelejebanen, har Jernbanetilsynet oplyst mig følgende:

ATC-systemet er et teknisk system, hvor en computer i toget via en antenne aflæser informationer fra nogle informationspunkter (baliser), der er placeret langs sporet. ATC-systemet er specificeret således, at det kan sikre, at tog nedbremses foran eventuelle farepunkter, herunder stopvisende signaler, jernbaneoverkørsler og sporskifter.

Systemet sikrer ligeledes mod, at et tog kører ind på et andet togs rute, ligesom systemet overvåger, at et tog aldrig kan overskride den hastighed, som sporet tillader.

Til ATC-systemet hører også et førerrums-signal, som giver lokomotivføreren informationer om den aktuelle hastighed samt informationer om, hvor langt der er frit foran toget. Førerrumssignalet er en forudsætning for, at tog kan fremføres med en hastighed, der er højere end den hastighed, som det nuværende optiske signalsystem er opbygget til (i Danmark mellem 120 km/t og 140 km/t). Derfor skal alle tog, der fremføres med en hastighed, der er højere end 140 km/t, være udstyret med ATC.

ATP-systemet består ligeledes af en computer, der via en antenne aflæser informationer fra nogle informationspunkter (baliser), der er placeret langs sporet.

ATP-systemet er imidlertid kun installeret ved indkørsels- og udkørselssignaler, men derimod ikke ved jernbaneoverkørsler.

Systemet overvåger ikke hastigheden, ligesom der ikke er installeret førerrumssignal.

Endvidere nedbremses systemet ikke toget foran et stopvisende signal, idet systemet først nedbremses toget, når toget faktisk passerer signalet.

ATP-systemet er specificeret til de danske privatbaner, hvor hastigheden typisk ikke er højere end 75 km/t. Som følge heraf samt det forhold, at ATP-systemet først griber ind ved passage af et stopvisende signal, vil toget først være bragt til standsning ca. 300 meter efter signalet ved en hastighed på 75 km/t henholdsvis ca. 1000 meter efter signalet ved en hastighed på 120 km/t.

Som følge heraf skal føreren af et tog med ATP-system fortsat fremføre sit tog efter de optiske signaler. Endvidere vil ATP-systemet næppe uden udbygning kunne anvendes ved hastigheder, der er væsentlig højere end de, som anvendes på privatbanerne.

Med hensyn til den prismæssige forskel mellem ATC-systemet og ATP-systemet, der søges etableret på Helsingør-Hornbæk-Gillelejebanen, henviser jeg til min besvarelse af spørgsmål S 1818.

Spm. nr. S 1818

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 privatbanerne?«

Svar (15/3 2000)

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Jernbanetilsynet har overfor mig oplyst, at indførelsen af ATC på de danske privatbaner i januar 1998 af Rambøll blev skønnet at beløbe sig til ca. 307,1 mill. kr. inklusive såvel faste anlæg (baliser) som mobilt anlæg (togets computer og førerrumssignal), mens installation af baliser og mobilt udstyr til ATP på de danske privatbaner skønnedes at beløbe sig til 51,2 mill. kr.