

jeg sammenfatte svaret på spørgsmålet om, hvorvidt linieblokanlæg er en forudsætning for installering af ATC- og ATC-lignende systemer, således:

Linieblokanlæg er en forudsætning for installering af ATC- og ATC-lignende systemer med den aktuelt anvendte teknologi og det høje sikkerhedsniveau, som vi hidtil har tilstræbt. ATC-anlæg uden linieblokanlæg indebærer et lavere sikkerhedsniveau og er derfor hidtil ikke blevet anset for en mulighed i Danmark.

Jeg kan på baggrund af Banestyrelsens og Jernbanetilsynets redegørelse uddybe svaret således:

Linieblokke er de sikringsanlæg, der er monteret på strækninger mellem stationer. Sikringsanlæg på stationer benævnes »stationssikringsanlæg«. En strækning med linieblokke er udstyret med togdetektering i form af sporisolationer eller akseltællere, enten i hele sporets udstrækning eller omkring signalerne. Når et tog kører ind i et blokafsnit, registrerer togdetekteringsudstyret dette, og det til baneafsnittet hørende signal sættes på »stop«. Herved sikres det automatisk, at et tog altid har et stopsignal bag sig. Respekteres stopsignalet undgås kollisioner.

Det nuværende ATC-system er baseret på, at systemets faste del er tilsluttet sikringsanlægget og her registrerer, hvilken signallampe der er tændt, samt i hvilken tilstand sikringsanlægget befinder sig, herunder antallet af frie baneafsnit forude mv.

ATC-anlæggets faste del videresender disse data til anlæggets mobile del i det passerende tog. Her udregnes løbende, hvilken hastighed toget må fremføres med, og om nødvendigt sendes besked til togets ATC-bremse om at nedbremse toget.

Det følger af det ovenstående, at etableringen af ATC-systemet i dets nuværende udformning forudsætter, at der findes et linieblokanlæg, hvortil systemet kan tilsluttes, idet oplysningerne til ATC-systemet om, hvorvidt der er frit forude, ved kørsel mellem stationer stammer fra linieblokanlægget.

Alternativt kan man forestille sig, at oplysningerne til ATC-systemet, om hvorvidt der er frit forude mv., ikke baseres på både linieblokanlæg og signaler, men udelukkende baseres på signalerne, der i mangel af linieblokanlæg sættes af stationsbestyrerne på baggrund af telegrafiske eller telefoniske meldinger mellem disse.

I begge tilfælde vil ATC- eller ATC-lignende systemer kunne nedbremse tog, der kører forbi

et signal, der viser stop, således at denne type ulykker vil kunne afværges helt eller delvist. Derimod kan etablering af sådanne systemer på en strækning uden linieblokanlæg i modsætning til ATC-systemet i dets nuværende udformning ikke forhindre, at et signal manuelt stilles på »kør«, selvom der er et tog i det pågældende baneafsnit.

Man får derfor ved anvendelse af ATC-systemet uden linieblokanlæg ikke den fejlsikkerhed, som man får med ATC-systemet i dets nuværende fulde udbygning. Derfor må installationen af ATC aktuelt være knyttet tæt til eksistensen af et linieblokanlæg på den pågældende strækning.

Dette udelukker imidlertid ikke, at der vil kunne udvikles tekniske løsninger, der vil kunne reducere ATC-systemets afhængighed af de traditionelle linieblokanlæg, således at etableringen af ATC-systemet vil kunne billiggøres.

I forbindelse med udarbejdelsen af den handlingsplan vedrørende togsikkerhed, som jeg har taget initiativ til, vil det blive vurderet, i hvilket omfang linieblokanlæggene eventuelt vil kunne undværes som grundlæggende sikkerhedssystemer for ATC- og ATC-lignende togkontrolsystemer.

Dette vil ske som en del af overvejelserne om, med hvilke kombinationer af sikringsanlæg og overbygninger herpå der kan opnås de mest effektive og mindst udgiftskrævende sikkerhedsforbedringer på jernbaneområdet.

For så vidt angår spørgsmålet om den generelle beregningsmetode bag skønnene over udgifterne til etablering af linieblokanlæg må jeg præcisere, at de skønnede udgifter til installering af linieblokanlæg, med undtagelse af strækningen Hobro – Aalborg, er baseret på multiplikation af den enkelte stræknings længde med den skønnede pris for etablering af linieblokanlæg på 3,75 mio. kr. pr. løbende km, baseret på de hidtidige erfaringer med installering heraf på Banestyrelsens hovedstrækninger. På strækningen Hobro – Aalborg er skønnet over udgifterne til linieblokanlæg baseret på et konkret opgraderingsprojekt.

Længden af strækningen Bramming - Ribe er 16,7 km og ikke 63,9 km, som tidligere oplyst. Med den skønnede pris for etablering af linieblokanlæg på 3,75 mio. kr. pr. løbende km kan udgifterne til etablering af linieblokanlæg på denne strækning skønnes til at være i størrelsesordenen 65 mio. kr.