

Spm. nr. S 2176

Til trafikministeren (30/3 2000) af:

Søren Kolstrup (EL):

»Kan ministeren bekræfte, at det koster omtrent det dobbelte at etablere ATC-sikkerhedssystemet pr. kilometer jernbanestrækning i Danmark i forhold til i Sverige, og hvad er hovedforklaringen i givet fald på en sådan forskel, og vil ministeren i den forbindelse oplyse, hvorvidt Banestyrelsen eller DSB via kontrakter er forpligtet til at benytte særlige leverandører eller på anden måde forpligtet, hvorved udbygningen med ATC-sikkerhedssystemet er relativt dyrere end i andre lande, og har dette forhold betydning for udvikling af alternative systemer?«

Svar (25/5 2000)

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Banestyrelsen har overfor mig oplyst, at man ikke er bekendt med, at der skulle være udarbejdet fuldt sammenlignelige priser pr. kilometer for så vidt angår etableringen af ATC i Danmark og Sverige.

Opgaven med at opstille sådanne priser kompliceres bl.a. af, at komponenterne i de forskellige landes ATC-systemer er forskellige, hvad angår såvel funktionalitet som design. Dette bidrager i sig selv til, at priserne på etablering af ATC kan være forskellige landene imellem.

Som eksempel herpå kan det nævnes, at de svenske ATC-baliser ifølge Banestyrelsen er billigere end de tilsvarende danske ATC-baliser, men at afsendelsen af den samme information til de passerende tog, teknisk set kræver flere ATC-baliser i Sverige end i Danmark.

Endvidere bidrager det også til kompleksiteten, at priserne på de enkelte landes ATC-systemer ifølge Banestyrelsen også afhænger af omfanget af de enkelte landes køb af ATC-udstyr, der ligeledes varierer fra land til land.

Endelig skal det nævnes, at f.eks. antallet af stationer pr. kilometer spor kan have betydning for prisen på etablering af ATC pr. kilometer, idet etableringen af togkontrollsystemer generelt er mere omfattende på stationer med disses ofte relativt komplekse sporforhold end på frie strækninger.

For så vidt angår spørgsmålet om leverandørafhængighed i forhold til etableringen af

ATC kan det oplyses, at hverken Banestyrelsen eller DSB som sådan er forpligtet til at benytte særlige leverandører i forbindelse med udbygningen af ATC-systemet i Danmark.

Da det efter ulykken ved Sorø i 1988 blev besluttet, at sikkerheden på de danske banestrækninger skulle udbygges med et togkontrollsystem, faldt valget på et system leveret af det tyske firma Siemens, der samtidig er ejer af rettighederne til dette systems software, komponenter mv.

Valget af Siemens blev truffet med indgående kendskab til det svenske ATC-system, som ikke havde den ønskede funktionalitet. Bl.a. er det danske jernbanenet mere forgrenet, hvilket øger behovet for såkaldt flankesikring, som er en særlig sikring, hvor spor løber sammen eller forgrenes.

Da man hidtil har fundet det hensigtsmæssigt at have et togkontrollsystem i Danmark, der er kompatibelt over hele landet, har dette rettighedsejerskab ført til en dominerende stilling for så vidt angår udbygningen af det danske ATC-system.

I hvor høj grad dette rettighedsejerskab også vil have indflydelse på udviklingen af alternative systemer i Danmark, vil bl.a. afhænge af, hvilken kompatibilitet der tilstræbes.

Banestyrelsen vil ikke udelukke, at der fortsat vil være tale om en dominerende stilling for enkelte leverandører, og problemer i den forbindelse må i givet fald søges løst med inddragelse af konkurrencemyndighederne.

I denne forbindelse skal det nævnes, at der på europæisk plan foregår bestræbelser på at etablere fælles standarder for togkontrollsystemerne, som forventes at åbne mulighed for flere leverandører og dermed en billiggørelse af systemerne.

På denne baggrund kan jeg oplyse, at spørgsmålet om leverandørafhængighed indgår i forbindelse med udarbejdelsen af den handlingsplan vedrørende sikkerhed på jernbanen, som jeg har taget initiativ til.

Spm. nr. S 2359

Til trafikministeren (17/4 2000) af:

Søren Kolstrup (EL):

»Kan ministeren bekræfte, at Siemens ATC-leverancer til et udbygget ATC-projekt i Danmark