

ladelser. Lokomotivføreren noterer køretilladelse på en særlig blanket i toget.

De to sikkerhedskoncepter ligner hinanden. Dog er det ved radiodirigeret trafikafvikling altid den sikkerhedsuddannede fjernstyrlingsleder som via sit overblik giver køretilladelsen, mens der ved af- og tilbagemelding er flere sikkerhedsuddannede involveret i proceduren.

Ved såvel »af- og tilbagemelding« som »radiodirigeret trafikafvikling« er der ingen teknisk sikkerhed. Sikkerheden tager udgangspunkt i faste procedurer og regler, og anvendes derfor kun på strækninger med få samtidige tog. På Thybanen vil der som oftest være tale om få samtidige tog på strækningen.

Jernbanetilsynet vurderer ikke, at der med en given trafikintensitet er sikkerhedsmæssige fordele eller ulemper ved at overgå fra »af- og tilbagemelding« til »radiodirigeret trafikafvikling«. Det skal dog bemærkes, at Thybanen er landets sidste strækning, hvor der anvendes »af- og tilbagemelding«. Ved overgangen til »radiodirigeret trafikafvikling« på Thybanen opnås der derfor en sikkerhedsmæssig forenkling, fordi antallet af anvendte sikkerhedskoncepter reduceres.

De mere traditionelle fjernstyringsystemer, som findes på de øvrige strækninger i Midt- og Vestjylland, fordrer, at der etableres tekniske anlæg (udkørselssignaler og linieblok), der bl.a. skal forebygge, at tog støder sammen, men som til gengæld også kan afvikle togtrafikken helt eller delvist automatisk. Disse systemer må vurderes at have sikkerhedsmæssige fordele i forhold til »radiodirigeret trafikafvikling«.

Tekniker sikkerhed tilstræbes naturligvis som en væsentlig sikkerhedsforbedrende faktor. Banestyrelsen prioriterer selvsagt sine sikkerheds tiltag efter togintensitet og toghastighed, med det er givet, at sikkerhedskonceptet »radiodirigeret trafikafvikling« efterhånden vil blive erstattet eller suppleret af tekniske tiltag.

Radiodirigeret trafikafvikling findes udelukkende på lokalbaner (Ribe-Tønder samt amtsbanerne Hjørring-Hirtshals, Varde-Nørre Nebel og Vemb-Lemvig-Thyborøn). Konceptet er kendetegnet ved, at det i praksis kun anvendes på baner, hvor hastigheden er relativt lav (maks. 75 km/t), og hvor togintensiteten også er tilsvarende beskeden. Der findes ingen myndighedskrav for, hvornår konceptet må eller ikke må anvendes.

Konceptet blev oprindeligt indført på Grenaabanen i begyndelsen af 1980'erne. I mid-

ten af 1990'erne blev konceptet her erstattet af traditionel fjernstyring og linieblok, bl.a. fordi togintensiteten på strækningen blev øget.

Da der ikke findes myndighedskrav for, hvor »Radiodirigeret trafikafvikling« må anvendes, skal Banestyrelsen, såfremt denne driftsafviklingsform ønskes anvendt på Thybanen, indstille anvendelsesbetingelserne til godkendelse i Jernbanetilsynet. Når Banestyrelsens indstilling foreligger, vil Jernbanetilsynet vurdere de eksakte forhold på strækningen nærmere, inden tilsynet træffer endelig afgørelse om anvendelsen af radiodirigeret trafikafvikling på Thybanen.

### Spm. nr. S 2863

Til trafikministeren (9/8 02) af:

**Keld Albrechtsen (EL):**

»I hvilket omfang er det besluttet at forbedre sikkerheden på de udliciterede strækninger ved hjælp af ATC eller andre systemer, som afværger togulykker som følge af f.eks. signalforbikørsel og manglende opmærksomhed hos lokomotivførere eller trafikdisponenter?«

### Begrundelse

På flere af de udliciterede strækninger er der i dag intet, som hindrer en kollision, hvis en lokomotivfører overser et stopsignal. I forbindelse med operatørskifte, nye rutiner og en forventet højere arbejdsbelastning som følge af effektivisering er det interessant at vide, om Trafikministeriet agter at benytte de tekniske muligheder for at højne jernbanesikkerheden og mindske de katastrofale følger af evt. menneskelige fejl.

### Svar (19/8 02)

**Trafikministeren (Flemming Hansen):**

I henhold § 28.63.02 på finansloven for indeværende år er det besluttet at etablere sikkerhedssystemet ATC-togstop på strækningerne Odense – Svendborg, Vejle – Holstebro og Esbjerg – Holstebro – Struer. Sidstnævnte strækning skal pr. 2003 betjenes af Arriva.

Det skal bemærkes, at der allerede er etableret ATC i fuldt omfang på strækningerne Langå