

etablere ATC frem for ATC-togstop, kunne anlægget have været i drift længe før 1. juni 2004?»

Svar (17/6 04)

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Banedanmark oplyser, at etablering af ATC på en given strækning tager 1½ – 2 år fra beslutningen er taget. Såfremt der var truffet politisk beslutning om etablering af ATC efter Kølkærulykken i 2000, kunne anlægget derfor principielt have været i drift før 1. juni 2004.

I den politiske aftale fra november 2000 mellem den daværende regering (Socialdemokratiet og Det Radikale Venstre), Centrum Demokraterne, Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten om forbedret jernbanesikkerhed blev det imidlertid besluttet, at det forenkledte togkontrollsystem ATC-togstop skulle etableres på banerne Odense – Svendborg, Esbjerg – Holstebro og Vejle – Struer. Efterfølgende er der under den nuværende regering truffet beslutning om også at inkludere Grenåbanen i projektet.

Spm. nr. S 4261

Til trafikministeren (8/6 04) af:

Morten Homann (SF):

»Mener ministeren, det er forsvarligt, at der på en række af de danske sidebaner hverken etableres ATC eller ATC-togstop?»

Svar (17/6 04)

Trafikministeren (Flemming Hansen):

I 2000 foretog Banedanmark en nøjere undersøgelse af jernbanesikkerheden anført i rapporten »Oplæg om jernbanesikkerhed« fra oktober 2000.

I rapporten blev det konkluderet, at jernbane er et sikrere transportmiddel end f.eks. vejtransport. Undersøgelsen indeholdt også prioriterede forslag til forbedring af jernbanesikkerheden, herunder forslag til etablering af ATC og ATC-togstop.

Rapporten blev politisk behandlet. I den politiske aftale fra november 2000 mellem den daværende regering (Socialdemokratiet og Det Radikale Venstre), Centrum Demokraterne, Social-

stisk Folkeparti og Enhedslisten om forbedret jernbanesikkerhed blev det således besluttet, at ATC-togstop skulle etableres på banerne Odense – Svendborg, Esbjerg – Holstebro og Vejle – Struer. Senere er det under den nuværende regering besluttet at føje yderligere en strækning til, nemlig Århus - Grenaa.

Jernbanetilsynet oplyser, at rapportens konklusioner og forslag fortsat er valide, hvorfor Jernbanetilsynet vurderer, at det fortsat er forsvarligt, at der ikke på en række danske sidebaner er etableret en form for togstopssystem.

Jernbanetilsynet vil dog til stadighed overvåge jernbanesikkerheden, herunder vurdere, om der måtte være behov for øget sikkerhed på særlige strækninger.

Indsatsen vedrørende togkontrol skal i øvrigt ses i lyset af det igangværende arbejde på europæisk plan med at specificere, udvikle og indføre det fælleseuropæiske togkontrollsystem ETCS. Ved trafikaftalen af 5. november 2003 mellem regeringen, Dansk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Kristendemokraterne er det bl.a. besluttet at indlede forberedelsen af et nyt, dansk togkontrollsystem fra 2008.

Jeg finder derfor ikke, det for nærværende vil være relevant at foretage en yderligere udbygning af det nuværende ATC-system.

Spm. nr. S 4262

Til trafikministeren (8/6 04) af:

Morten Homann (SF):

»Vil ministeren redegøre for de samfundsøkonomiske omkostninger ved henholdsvis ulykken i Kølkær i 2000 og etablering af ATC henholdsvis ATC-togstop på samtlige jyske baner, der i dag ikke er omfattet af ATC-systemet?»

Svar (17/6 04)

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Jeg har forelagt spørgsmålet for Trafikstyrelsen, som oplyser, at det ikke er muligt at gennemføre egentlige samfundsøkonomiske beregninger indenfor den givne tidsperiode. Nedenstående besvarelse er derfor primært baseret på de beregninger og forudsætninger, der blev anvendt i Banedanmarks rapport »Oplæg om Jernbanesikkerhed« fra oktober 2000.