

Ud fra en nøgletalsbetragtning er de samfundsøkonomiske omkostninger ved et togsammenstød, som det i Kølækær, ca. 22 mio. kr. Den helt væsentlige del af omkostningen er knyttet til skader på togmateriel.

I det følgende vurderes i øvrigt omkostningerne ved en yderligere udbygning af togkontrol på statens jernbanenet. For fuldstændighedens skyld er opgjort alle baner, der ikke har nogen form for togkontrol.

Den dobbeltsporede hovedbane Hobro – Aalborg har ikke togkontrol. Banen er forudsat opgraderet til højere kapacitet, højere hastighed og højere sikkerhedsniveau i forbindelse med trafikinvesteringsplanen.

For de i tabel 1 angivne regional- og lokalbaner er der ikke planlagt nogen form for togkontrol. Der er ikke afsat investeringsmidler. De anførte beløb er rent overslagsmæssige og kan ikke danne grundlag for beslutning om en eventuel iværksættelse.

Tabel 1: Regional- og lokalbaner hvor der ikke er planlagt togkontrol.

| | Bane | Investering mio. kr. | |
|----|-----------------------------------|----------------------|-------------|
| | | ATC | ATC-togstop |
| 1 | Roskilde – Køge – Næstved | 47 | 14 |
| 2 | Aalborg – Frederikshavn | 34 | 14 |
| 3 | Skanderborg – Silkeborg – Herning | 45 | 17 |
| 4 | Langå – Viborg – Struer | 57 | 20 |
| 5 | Holbæk – Kalundborg | 42 | 12 |
| 6 | Bramming – Ribe | 18 | 4 |
| 7 | Herning – Skjern | 27 | 4 |
| 8 | Tinglev – Sønderborg | 31 | 4 |
| 9 | Ribe – Tønder | 42 | 21 |
| 10 | Struer – Thisted | 72 | 33 |
| | I alt | 420 | 143 |

På banerne nr. 1-4 er trafikken størst, og der kan derfor alt andet lige forventes den største sikkerhedsforbedring ved etablering af ATC-togstop på disse baner.

For banerne nr. 5-8 er sikkerhedsforbedringen væsentlig mindre, især fordi trafikken på de baner er mindre.

Banerne nr. 9 og 10 har ikke linieblok, som teknisk sikrer togenes kørsel mellem stationerne. I stedet sikres togkørslen manuelt gennem radiomelding mellem den trafikmedarbejder, der styrer banens trafik og det enkelte togs fører. Linieblok er en forudsætning for, at der kan etableres ATC-togstop, og investeringen bliver derfor forholdsmæssig meget høj. Disse baner er samtidig blandt de lavest trafikerede, hvorfor en sikkerhedsforbedring her vil være relativt lille set i forhold til den krævede investering.

Den årlige driftsomkostning kan estimeres til ca. 10 % af investeringen.

Etableringen af ATC-togstop er blevet prioriteret efter, hvor der kunne opnås den største reduktion af risiko. Det er således de fire strækninger, hvor der kunne opnås den største reduktion af risiko, der blev udvalgt, jf. planen for jernbanesikkerhed.

Jernbanetilsynet oplyser, at konklusioner og forslag i planen for jernbanesikkerhed 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.

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, jf. også min besvarelse af spørgsmål S 4261, det for nærværende vil være relevant at foretage en yderligere udbygning af det nuværende ATC-system.

Spm. nr. S 4264

Til skatteministeren (8/6 04) af:

Morten Homann (SF):

»Kan ministeren bekræfte, at den fritagelse for betaling af arbejdsmarkedsbidrag og særlig pension, som selvstændige modtagere af sygedagpenge opnåede ved Østre Landsrets afgørelse af 24. september 2003, endnu ikke har givet anledning til tilbagebetaling til en eneste skatteyder (udover den dommen vedrører), fordi styrelsen endnu ikke – 8 måneder efter afgørelsen – har