

ne. I projektet indgår ombygning af sporanlæg på Padborg station, der er overgangsstation mellem det tyske og det danske elnet.

1.3.4 Elektrificering Tinglev-Sønderborg:

Strækningen opgraderes til højere hastighed, jf. konto 1.1.3, og elektrificeringen af strækningen fortsætter umiddelbart efter Fredericia-Padborg.

2.2.1-2.2.4 ATC

Det automatiske togkontrolsystem, ATC systemet, etableres med det dobbelte formål at forbedre sikkerheden generelt og at tillade kørsel med højere hastigheder end i dag. DSB forudsætter således, at ATC etableres på strækninger, hvor hastigheden er 140 km/t eller derover.

ATC systemet omfatter funktioner, der bremser eller standser tog, hvis lokomotivføreren overser hastighedsbegrænsninger eller stopsignaler.

ATC systemet er en overbygning på DSBs eksisterende signal- og sikkerhedssystem.

ATC på strækningen København-Århus inkl. generel udvikling er ibrugtaget ultimo 1993.

Prisen på den afsluttede del af ATC samt færdiggørelse af projekterne 2.2.1-3 er i FL 1994 angivet til 1.096 mio. kr. Den aktuelt vurderede totalpris er på 1.029 mio. kr. for disse strækninger og anlæg. Projektet har tidligere været ramt af fordyrelser og forsinkelser, jf. Bernste-inudvalgets rapporter.

ATC-projektet ud over strækningsanlægget København-Århus er nu opdelt på delprojekterne 2.2.1-2.2.4.

2.2.1 ATC, anlæg i tog:

Antallet af trækraftenheder, der ved starten af 1994 er udstyret med ATC er ca. 200. De resterende ca. 200 enheder ventes udstyret med ATC i løbet af 1994.

Projektet har tidligere også omfattet indkøb af materialer, bl.a. baliser, og det negative tal i 1995 er udtryk for forbrug af de tidligere indkøbte materialer.

2.2.2 ATC, Lillebælt-Esbjerg/Padborg:

Projektering af ATC på disse strækninger er igangsat og forventes afsluttet i 1994/95.

ATC på strækningen Fredericia-Esbjerg har sammenhæng med 2.2.5 (etablering af signalblok Lunderskov-Esbjerg) og skal koordineres med dette projekt såvel indholdsmæssigt som tidsmæssigt.

Udførelse ventes påbegyndt i 1994 og afsluttet i 1996, tilpasset ibrugtagning af den faste forbindelse over Storebælt.

ATC på strækningen Lunderskov-Padborg har sammenhæng med 1.1.1 Nyt 2. spor i Sønderjylland og 1.3.3 Elektrificering Fredericia-Padborg og skal koordineres med disse projekter såvel indholdsmæssigt som tidsmæssigt.

Udførelse ventes påbegyndt i 1994 og afsluttet i 1996, tilpasset ibrugtagning af den faste forbindelse over Storebælt.

2.2.3 ATC, Kyst- og Sydbanen (København-Helsingør og Ringsted-Rødby Færge):

ATC på strækningen København-Helsingør ventes ibrugtaget ultimo 1994.

Projektering, herunder fastlæggelse af trafikale kravspecifikationer, af strækningen Ringsted-Rødby Færge ventes afsluttet i løbet af 1994. Udførelse påbegyndes i løbet af 1994 og forventet ibrugtagning planlægges til ultimo 1995.

2.2.4 ATC, yderligere strækninger:

Omfang af yderligere ATC samt prioritering af strækninger forventes afklaret i finan洛夫orslaget for 1996 i lyset af DSB rammeaftale 1995-98.