

Når denne udtalelse foreligger, vil jeg vende tilbage til sagen.

gifter, end det tidligere havde været oplyst. Disse lovede sikringer ses ikke iværksat.

### Spm. nr. S 308

Til justitsministeren (18/10 02) af:

**Jens Peter Vernerse** (S):

»Hvilke initiativer vil ministeren tage for at nedbringe antallet af ulykker opstået ved anvendelse af de såkaldte nedgravede hoppepuder, der er opstillet ved en række forlystelsesparker og campingpladser?«

### Begrundelse

Der henvises til begrundelse for spørgsmål nr. S 307.

### Svar (29/10 02)

**Justitsministeren** (Lene Espersen):

Justitsministeriet har til brug for besvarelsen af spørgsmålet anmodet Foreningen af Politimestre i Danmark om en udtalelse.

Når denne udtalelse foreligger, vil jeg vende tilbage til sagen.

### Spm. nr. S 316

Til trafikministeren (18/10 02) af:

**Jens Peter Vernerse** (S):

»Vil ministeren oplyse, hvilke initiativer der er taget for at indfri løfterne om sikring af en række jyske banestrækninger efter den meget alvorlige ulykke ved Herning den 2. marts 2000?«

### Begrundelse

Efter ulykken ved Herning blev der givet løfte om alternativ og billigere ATC sikring af en række jyske banestrækninger for at imødegå tilsvarende ulykker. Det blev på daværende tidspunkt tilkendegivet, at specielt sikring omkring stationerne kunne iværksættes med langt lavere ud-

### Svar (1/11 02)

**Trafikministeren** (Flemming Hansen):

På baggrund af jernbaneulykken i Kølke, blev der i marts 2000 igangsat en grundig analyse af alle aspekter af jernbanesikkerhed på danske jernbanestrækninger. Analysen blev gennemført af Banestyrelsen i dialog med bl.a. Jernbanetilsynet og jernbanevirksomheder. Analysen er dokumenteret i Banestyrelsens »Oplæg om Jernbanesikkerhed« fra oktober 2000.

Analysen pegede på, at man på strækninger, hvor maksimalhastigheden er 120 km/t, kan opnå langt mere sikkerhed for pengene ved at etablere et alternativt og billigere togkontrollsystem – det såkaldte ATC-togstop system, i stedet for det normale ATC system. Hvor ATC nedbringer den samlede risiko for tab ved jernbaneuheld med 63 pct. vil ATC-togstop reducere risikoen næsten tilsvarende, nemlig 59 pct. Da ATC-togstop koster markant mindre end det traditionelle ATC-system, er det samlede forhold mellem den sikkerhedsmæssige gevinst og de nødvendige investeringer i meget klar favør for ATC-togstop.

Ved den politiske aftale mellem den daværende regering og CD, Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten, blev der afsat penge til etablering af ATC-togstop på en række banestrækninger. Det samlede projekt omfattede et pilotprojekt, hvor ATC-togstop ville blive afprøvet, som grundlag for den endelige godkendelse hos Jernbanetilsynet, og senere gennemførelse på de tre strækninger Vejle-Struer, Esbjerg-Holstebro og Odense-Svendborg. Det var oprindeligt forudsat, at pilotprojektet skulle gennemføres i 2001, således at ATC-togstop på de tre strækninger kunne etableres i 2002 og 2003.

Banestyrelsen oplyser, at pilotprojektet blev gennemført som planlagt i juli-september 2001 og dokumenterede, at de forventede sikkerhedsmæssige krav kunne opfyldes, ligesom den efterfølgende evaluering viste en stor tryghed ved systemet fra lokomotivførerside. Pilotprojektet afdækkede imidlertid også nogle konstruktions- og funktionsmæssige u hensigtsmæssigheder, som nødvendiggjorde en videreudvikling af balisen hos leverandøren, Siemens. ATC-togstop projektet afventer resultatet af dette udviklings-