

dels med henblik på at imødekomme nogle af de synspunkter, som byggeriets parter havde fremført. Flere af ændringerne havde således til formål at begrænse byggeriets omkostninger.

Konkret indebar ændringerne, at der i bekendtgørelsen blev indført et maksimum for det antal underhåndsbud, som en byggherre eller en hovedentreprenør kan indhente. Samtidig blev beløbsgrænsen for brug af underhåndsbud forhøjet, og for hovedentreprenøren blev det gjort muligt altid at anvende underhåndsbud ved indhentning af tilbud på underentrepriser. Her til kom en række ændringer, som havde til formål at lette sagsgangen ved indhentning og afgivelse af tilbud.

Dette arbejde var et led i regeringens konkurrencevnepakke. Arbejdet er afsluttet og resulterede i, at en ny tilbuds bekendtgørelse trådte i kraft pr. 1. september 2002. Samtidig hermed udsendtes en praktisk vejledning om brugen af reglerne.

De samlede nye regler om indhentning af tilbud har kun virket i henholdsvis 1 og 2 år. Den debat, der fortsat er om tilbudsreglerne og ikke mindst om lovens anvendelsesområde, tager jeg dog alvorligt. Jeg har derfor besluttet hurtigst muligt at iværksætte en undersøgelse af regelsættets virkninger og muligheder for forenklinger. Byggeriets parter vil blive inviteret til at deltage i en følgegruppe for undersøgelsen.

de togsikkerhedssystem. Jeg kan således svare bekræftende på den første del af spørgsmålet.

En række forhold har forsinket fremdriften for projektet. Disse forhold kan sammenfattes således:

Det omhandlede togstopssystem – ATC-t – er til dels baseret på komponenter, som anvendes af privatbanerne, men som ikke tidligere har været anvendt af Banestyrelsen. Som forudsat gennemførtes i 2001 drift på en prøvestrækning for at teste det samlede system. Denne prøve-drift afdækkede en række fejl med basale komponenter (baliserne) i systemet, hvorfor leverandøren skulle videreudvikle komponenterne og sikre en godkendelse heraf.

Udvikling af komponenterne er i dag gennemført, og komponenterne er i foråret 2003 godkendt af Jernbanetilsynet. Banestyrelsen har på baggrund heraf kunnet bestille komponenter til en ny strækning, hvor prøvedrift gennemføres fra februar 2004. Dette tidspunkt er bestemt af leveringstiden hos leverandøren. Prøvedriften vil blive igangsat umiddelbart efter komponenternes levering.

I forlængelse af prøvedriften skal Jernbanetilsynet godkende det samlede system. Når godkendelse af det samlede system foreligger, vil det forventeligt tage ca. et år, før de aktuelle fire strækninger er udrustet.

Spm. nr. S 3912

Til trafikministeren (11/7 03) af:

Jacob Buksti (S):

»Vil ministeren redegøre for problemerne omkring det vedtagne ATC-togstopprojekt, jf. omtalen i Berlingske Tidende den 10. juli og 11. juli 2003, og herunder specielt hvorfor systemet ikke som planlagt har kunnet implementeres fra 2001?«

Svar (23/7 03)

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Som oplyst i en pressemeddelelse den 10. juli 2003, jf. mit svar på spørgsmål S 3913, har jeg bedt Banestyrelsen om en grundig orientering om sagen vedrørende etablering af et supplerende

Spm. nr. S 3913

Til trafikministeren (11/7 03) af:

Jacob Buksti (S):

»Vil ministeren redegøre for, hvornår, hvordan og i hvilken udstrækning ministeren og Folketinget er blevet informeret om de opståede problemer omkring det vedtagne ATC-togstopprojekt og konsekvenserne heraf, og om ministeren finder denne information tilfredsstillende?«

Svar (23/7 03)

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Som oplyst i nedenstående pressemeddelelse af 10. juli 2003 har jeg bedt Banestyrelsen om en grundig orientering om sagen vedrørende etablering af et supplerende togsikkerhedssystem.

Pressemeddelelsen af 10. juli 2003: Berlingske Tidende har i dag bragt en artikel om, at Banesty-