

Det betyder, at der gennemføres sikkerhedsforbedringer i det omfang, det kan ske på samfundsøkonomisk forsvarlig måde. Der skal altså være et fornuftigt forhold mellem investeringen og den sikkerhedsforbedring, der kan opnås.

Konkret har Banestyrelsen siden slutningen af 2000 arbejdet med at få indført ATC-togstop på de strækninger, der indgik i den politiske aftale fra november 2000: Vejle – Struer, Esbjerg – Holstebro og Odense – Svendborg. Hertil kommer, at det i foråret 2003 er aftalt også at forsyne strækningen Århus – Grenaa med ATC-togstop, hvilket finansieres indenfor Trafikministeriets egne rammer.

Det var forventet, at ATC-togstop kunne etableres relativt hurtigt, og for at afprøve sikkerhedsniveauet ved ATC-togstop, blev der i 2. halvår 2001 gennemført en prøvedrift på strækningen Esbjerg – Varde. Prøvedriften afdækkede, at komponenterne ikke havde den forventede funktionalitet og kvalitet og hele systemet dermed heller ikke den ønskede sikkerhed. En række ændringer var nødvendige, for at det ønskede sikkerhedsniveau kunne nås.

Man måtte således erkende, at projektet ikke kunne endeligt afsluttes ultimo 2003 efter den oprindelige tidsplan, jf. bemærkning herom i forslag til finanslov 2003, § 28.63.02.

Der er hos leverandøren (Siemens) arbejdet med at udvikle komponenterne, så de konstaterede problemer nu forventes at være løst. De nye komponenter er under produktion, men kan først leveres i februar 2004. Herefter gennemføres en fornyet prøvedrift, og hvis den forløber tilfredsstillende, etableres ATC-togstop umiddelbart derefter på de fire strækninger.

De vedtagne projekter om opgradering af strækningen Odense – Svendborg samt om etablering af nærbanetraffic ved Århus indeholder også elementer af forbedret jernbanesikkerhed, primært ved overkørsler.

Endelig indeholder regeringens forslag til trafikinvesteringsplan betydelige generelle midler til forbedring af funktionalitet og trafikikkerhed, hvor det kan ske på samfundsøkonomisk forsvarlig måde.

Spm. nr. S 4030

Til trafikministeren (24/7 03) af:

Jacob Buksti (S):

»Vil ministeren da han i sit svar på spørgsmål nr. S 3915 blot refererer til oplægget om jernbanesikkerhed fra oktober 2000 og de politiske beslutninger på baggrund heraf, bekræfte, at situationen aktuelt – altså juli 2003 – er, at der ikke er iværksat nogle af de vedtagne initiativer, hvilket vel ikke stemmer overens med ministerens udsagn om, at han generelt betragter togsikkerheden på de danske jernbaner som værende acceptabel, eller skal ministerens svar forstås således, at han mener, at de vedtagne, men endnu ikke implementerede, initiativer til forbedring af togsikkerheden er overflødige?«

Svar (7/8 03)

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Idet jeg bl.a. henviser til mit svar på spørgsmål S 3912, kan jeg oplyse, at Banestyrelsen siden efteråret 2000 har arbejdet med at få indført ATC-togstop på de strækninger, der indgik i den politiske aftale fra november 2000.

Det er endvidere aftalt at forsyne strækningen Århus – Grenaa med ATC-togstop, hvilket finansieres inden for Trafikministeriets rammer.

Opgraderingen af strækningen Odense – Svendborg samt etablering af nærbanetraffic ved Århus indeholder også elementer af forbedret jernbanesikkerhed, primært ved overkørsler.

Endelig indeholder regeringens trafikinvesteringsplan betydelige generelle midler til forbedring af funktionalitet og trafikikkerhed.

Derudover henviser jeg til min besvarelse af S 4029.

Spm. nr. S 4083

Til skatteministeren (30/7 03) af:

Jacob Buksti (S):

»Vil ministeren, da arbejdsgruppen vedrørende en mulig omlægning af registreringsafgiften anbefaler en omlægning af registreringsafgiften for især varebiler til en model, hvor forbrugernes u hensigtsmæssige valg af for store og dermed forurenende varebiler reduceres, oplyse, om mi-