

Spm. nr. S 931

Til trafikministeren (29/11 02) af:

Keld Albrechtsen (EL):

»Hvad er begrundelsen for, at passagerer fra Hurup, Bedsted, Hørdum, Snedsted og Sjørring fra 5. januar 2003 får inddraget deres forbindelse til at møde klokken 9 i Thisted?«

Begrundelse

På spørgsmål nr. S 658 svarede ministeren bl.a., at »jeg mener umiddelbart ikke det er urealistisk at antage, at de fleste mennesker møder enten klokken 7, 8 eller 9 om morgenen«. Vi er slet ikke uenige med ministeren i denne antagelse. Vi kan også kun påskønne, at de upopulære togbusser på Thybanen afskaffes.

Til gengæld undrer vi os over, at man i forbindelse med overdragelse af trafikken til ARRIVA ikke indsætter tog til erstatning for togbussen, som i dag ankommer til Thisted klokken 8:20.

Svar (13/12 02)

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Jeg antager, at spørgeren med formuleringen »får inddraget deres forbindelse til at møde klokken 9 i Thisted« sigter til, at ARRIVA ikke har en togafgang mod Thisted, der svarer til den togbus DSB i dag kører fra Hurup klokken 7:39, og som ankommer til Thisted klokken 8:20.

ARRIVA har oplyst mig, at man med baggrund i den måde det rullende materiel udnyttes på Thybanen, ikke har mulighed for at ændre på køreplanen, således der vil ankomme et tog til Thisted i forbindelse med mødetid klokken 9:00. Det tog, der ankommer til Thisted klokken 9:22, vil således tidligst kunne ankomme ca. klokken 9:00, hvilket ikke vurderes at være mere attraktiv end ankomst klokken 9:22, da dette selvsagt ikke gør det muligt at møde på arbejde klokken 9:00.

ARRIVA har endvidere oplyst, at man har valgt at tilrettelægge den kommende køreplan således, at afgangene ligger tæt op af det møster, som kunderne kender fra DSB, idet dette vurderes at give den bedst mulige service.

Spm. nr. S 932

Til trafikministeren (29/11 02) af:

Keld Albrechtsen (EL):

»Hvorfor udnytter man ikke de tekniske muligheder for automatisk stop af tog, der overser stopsignaler?«

Begrundelse

Som det fremgår af Banestyrelsens hjemmeside <http://www.bane.dk/visArtikel.asp?artikelID=72> er der slet ingen planer om at etablere togstop af nogen art på strækningerne:

Struer – Thisted (enkeltspor)

Struer – Skive – Viborg – Langå (enkeltspor)

Skanderborg – Silkeborg – Herning – Skjern (enkeltspor)

Hobro – Aalborg – Frederikshavn (dobbeltspor/enkeltspor)

Århus – Grenaa (enkeltspor)

Bramming – Ribe – Tønder (enkeltspor)

Hvis en lokomotivfører overser et signal, som påbyder at nedsætte hastigheden eller at standse, er der intet, som hindrer toget i at fortsætte, skønt det er teknisk muligt og skønt samtlige tog er forsynet med mobile ATC-anlæg. En simpel menneskelig fejl kan derfor når som helst føre til en ny togulykke i lighed med ulykken i Kølør.

Svar (10/12 02)

Trafikministeren (Flemming Hansen):

På baggrund af en jernbaneulykke i Kølør primo marts 2000 blev der af den daværende trafikminister igangsat en grundig analyse af alle aspekter af jernbanesikkerhed på danske jernbanestrækninger. Analysen blev gennemført af Banestyrelsen i dialog med bl.a. Jernbanetilsynet og jernbanevirksomhederne. Analyserne er dokumenteret i Banestyrelsens »Oplæg om Jernbanesikkerhed« fra oktober 2000.

Analysen af jernbanesikkerheden dokumenterede, at man på strækninger, hvor maksimalhastigheden er 120 km/t, kan opnå langt mere sikkerhed pr. investeret krone ved at etablere et alternativt og billigere togsikkerhedssystem end det normale ATC system – det såkaldte ATC-togstop system.

Analysen af jernbanesikkerhed indeholdt en overslagspris for etablering af ATC-togstop for