

I »Oplæg om jernbanesikkerhed« anslås materielomkostninger ved kollision mellem to persontog til 20 mio. kr.

Hertil kommer et ukendt beløb til eventuel personskade. I »Oplæg om jernbanesikkerhed« opereres med nøgletal for personskade svarende til de tal, der på daværende tidspunkt anvendtes på vejområdet. For en alvorlig tilskadekommet er omkostningsfaktoren 0,5 mio. kr., mens omkostningsfaktoren for en dræbt person er 6,3 mio. kr.

Ved vurdering af omkostninger ved etablering af anlægget og de reducerede risici gøres opmærksom på, at sandsynligheden for en kollision mellem to persontog er meget lille.

Radiodirigeret trafikafvikling, som etableres på Thybanen, er et velafprøvet koncept i Danmark gennem de sidste 25 år, og Banestyrelsen har ikke haft sammenstød som følge af radiodirigeret trafikafvikling.

Spm. nr. S 935

Til trafikministeren (29/11 02) af:

Keld Albrechtsen (EL):

»Hvad betyder det for risikoen for sammenstød mellem to tog på Thybanen, at der ikke er nogen tekniske foranstaltninger (strækningssikring), som hindrer, at to modkørende tog kan få signal til at køre mod hinanden, og hvad betyder det for risikoen, at radiomeldesystemet er baseret på personale, der på den ene side er ARRIVA's lokomotivførere, hvoraf mange vil være nyansatte og forholdsvis urutinerede og ansat i et nyetableret selskab?«

Begrundelse

Banestyrelsen har valgt at etablere fjernstyring af strækningen for at spare personaleomkostninger, men har samtidig så vidt vides valgt en løsning, der ikke giver teknisk sikring imod, at to tog ved en menneskelig fejl får signal til at køre imod hinanden på enkeltsporet.

Det betyder, at en misforståelse eller fejltagelse kan føre til, at to tog vil kolliderer på den enkeltsporede strækning i stedet for at mødes på vigesporene.

En sådan ulykke ville ikke ske, hvis der blev etableret strækningssikringsanlæg, som ikke tillader, at to tog får signal til at køre imod hinanden.

Svar (10/12 02)

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Det sikkerhedskoncept, der indføres på Thybanen, har været anvendt på en række strækninger på DSB/Banestyrelsens net siden 1979 og endnu længere på næsten alle danske privatbaner.

Konceptet har været vurderet som en egnet mulighed for at effektivisere togdriften på mindre trafikerede baner.

Der er tale om et ganske enkelt koncept, som baserer sig på, at trafikmedarbejderen via radio giver toget tilladelse til at køre over en nærmere festsat strækning. Når toget har gennemkørt denne strækning, giver togets lokomotivfører via radio melding til trafikmedarbejderen om, at toget er ankommet. Før ankomstmelding er modtaget, må der ikke gives ny køretilladelse til samme strækning.

Trafikmedarbejderen noterer radiomeldingerne på sin køreplan og har derfor hele tiden et godt overblik over, hvor togene befinder sig. På stationer, hvor et tog skal møde – krydse – et tog i modsat retning, er denne krydsning angivet i togets tjenestekøreplan, og før afgang skal føreren kontrollere, at det krydsende tog er ankommet.

Efter Banestyrelsens vurdering gør det ingen forskel, hvor lokomotivførerne er ansat, da de grundlæggende har samme uddannelse.

Spm. nr. S 971

Til miljøministeren (2/12 02) af:

Keld Albrechtsen (EL):

»Er det regeringens politik at støtte en EU-godkendelse af de tre pesticider, maleinhydrazid, propineb, iprodion, der alle er blevet forbudt i Danmark?«

Svar (12/12 02)

Miljøministeren (Hans Christian Schmidt):

De tre nævnte stoffer skulle alle have været til afstemning i Den Stående Komité for Fødevarer-