



Transportudvalget
Folketinget

MINISTEREN

Dato 9. august 2012
J. nr. 2012-2350

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 25. juli 2012 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Henning Hyllested (EL).

Spørgsmål nr. 915:

Ministeren bedes oplyse status for resultatet fra ERTMS-pilotstrækninger i de lande, der enten har eller er ved at indføre ERTMS.

Svar:

Jeg har forelagt spørgsmålet for Banedanmark, som har bidraget med nedenstående oversigt over 46 udenlandske jernbaneforbindelser, hvor ERTMS niveau 2 enten er i brug eller under udrulning samt erfaringerne hermed.

”Belgien

I Belgien har to højhastighedsstrækninger (samlet 96 km) været i drift med ERTMS siden 2009 med den forudsatte høje regularitet og tætte togfølge. Det er strækningerne fra Liege til det tyske net i Aachen og fra Antwerp til det nederlandske net.

Frankrig

I Frankrig forventes den 300 km lange højhastighedsstrækning fra Paris til Strasbourg at overgå til drift baseret på ERTMS niveau 2 i slutningen af 2013; strækningen er under opdatering til gældende baseline (2.3.od). Ibrugtagning er tre år senere end oprindelig planlagt. ERTMS-delen er blevet testet, men der foreligger endnu ikke en national godkendelse heraf. Strækningen kører i fuld drift med det franske ATC-system TVM430, som jernbanevirksomheden SN-CF's rullende materiel generelt er udrustet med, og der har derfor ikke været pres på for at ibrugtage ERTMS-delen.

Italien

I Italien er fem højhastighedsstrækninger (samlet 670 km) blevet taget i drift i perioden 2005 – 2009 og har haft den forudsatte høje regularitet og tætte togfølge. Det drejer sig om Rom – Napoli, Torino – Novara, Novara – Milano, Milano – Bologna samt Bologna – Firenze.

**Kina**

I Kina gik den 1.000 km lange højhastighedsstrækning fra Wuhan til Guangzhou i kommerciel drift med ERTMS niveau 2 i december 2009 med den forudsatte performance, og højhastighedsstrækningen Zhengzhou – Xi'an på 505 km har været i kommerciel drift siden februar 2010.

Nederlandene

I Nederlandene har den 160 km lange godsstrækning fra Rotterdam over Emmerich til den tyske grænse været i kommerciel drift med ERTMS niveau 2 siden august 2008 efter en længere periode med mangel på ERTMS-udrustede lokomotiver. Årsagen var en manglende afklaring af finansieringen for det rullende materiel.

Højhastighedslinien Amsterdam – Rotterdam – den belgiske grænse (HSL Zuid, 125 km) har været i kommerciel drift med ERTMS niveau 2 siden september 2009 efter en længere periode med mangel på ERTMS-udrustet materiel. Årsagen var markant forsinket levering af nye højhastighedstog.

Den meget tæt trafikerede strækning Amsterdam – Utrecht (30 km, 4 spor, blandet trafik) blev ibrugtaget med ERTMS niveau 2 i prøvedrift den 24. marts 2010; kommerciel drift vil starte i takt med udrustningen af jernbanevirksomheden Nederlandske Spoorwegens rullende materiel. Ibrugtagning var oprindeligt planlagt fire år tidligere, men leverandørens sikringsanlæg var blevet anvendt i et andet projekt og var ikke dimensioneret til Amsterdam – Utrecht strækningen. Anlægget havde derfor ikke den forudsatte høje funktionalitet og kapacitet, hvilket blev løst ved at opgradere til en nyere udgave i 2009/10.

Lelystadt-Zwolle (45 km) er under ibrugtagning med ERTMS niveau 2 og planlægges at overgå til kommerciel drift i slutningen af 2012.

Saudi-Arabien

Saudi-Arabien er ved at bygge den 1.600 km lange højhastighedsstrækning North-South Railway med ERTMS niveau 2. Strækningen planlægges i drift december 2013.

Schweiz

I Schweiz har de to strækninger Mattstetten – Rothrist og Lötschberg-tunnelen (samlet 80 km, blandet trafik) siden 2007 været i drift med ERTMS med den forudsatte høje regularitet og tætte togfølge.

Projektet vedrørende bygning af Gotthard-tunnelen (65 km, blandet trafik) på basis af ERTMS niveau 2 pågår som planlagt.

Storbritannien

I Storbritannien har Shrewsbury – Aberystwyth/Pwllheli (215 km, blandet trafik) været i kommerciel drift siden marts 2011 og kører med den forudsatte re-



gularitet. Delstrækningen Pwllheli – Harlech blev sat i drift oktober 2010. Strækningen blev taget i brug i to stadier på grund af administrative problemer med at opnå interoperabilitetsgodkendelse.

Side 3/4

Spanien

I Spanien er 12 højhastighedsstrækninger (samlet 1.700 km) i drift med ERTMS niveau 1 og testet for niveau 2. Strækningerne er godkendt for niveau 2 og er generelt klar til kommerciel drift, idet problemer med dataradioen i ombordudstyret dog er under afhjælpning. Det er således kun et spørgsmål om en driftsmæssig beslutning om, hvornår strækningerne skal overgå til niveau 2. Den første del af nettet Madrid-Lleida (460 km) er nu i kommerciel drift med ERTMS niveau 2.

Yderligere to højhastighedsstrækninger på samlet 300 km er under installation og test med planlagt idriftsættelse indenfor 1-2 år. Heraf er f.eks. Albacete-Alicante planlagt til at gå i drift sommer 2013.

Sverige

I Sverige blev ERTMS niveau 2 taget i brug på den nybyggede Botniabanen (190 km, blandet trafik) august 2010. Der var i den første tid en del togaflysnin-ger som følge af manglende udrustet materiel og forsinkelser som følge af man-geartede startvanskeligheder.

ERTMS niveau 2 på Sundsvall – Långsele (180 km) er under ibrugtagning og forventes i drift august 2012.

Malmø Citytunnel er afhængig af ERTMS udrustning af Øresundstog og ibrug- tagning er derfor ikke fastlagt for nærværende.

Boden – Haparanda (156 km) er udrustet med ERTMS niveau 2 og under test, overgang til drift planlægges ved årsskiftet 2012/13.

Ibrugtagning af de svenske projekter er forsinket som følge af manglende ERT-MS-udrustning af det rullende materiel. Dette skyldes primært en uafklaret fi- nansieringssituation. Det svenske ERTMS-program er blevet flyttet og omorga- niseret, hvilket kan forventes at medføre nogen forsinkelse af igangværende ak- tiviteter.

Tyskland

I Tyskland blev strækningen Berlin – Halle/Leipzig (160 km, blandet trafik) taget i kommerciel drift med både ERTMS niveau 2 og det nationale system LZB i 2005, men det rullende materiel er stort set udelukkende udrustet med LZB. Strækningen er nu under opdatering til gældende baseline (2.3.od), hvor- efter det er planen, at det skal i kommerciel drift december 2012.



Godkendelse af tilslutning af ERTMS niveau 2 til signalsystemet på strækningen Saarbrücken – Mannheim blev udstedt i januar 2011, og systemet planlægges at være i drift i december 2012.

Side 4/4

Nürnberg – Ingolstadt – München er under installation med ERTMS niveau 2 og planlægges at overgå til kommerciel drift i december 2013.

Rostock – Berlin (176 km, blandet trafik) er under installation med ERTMS niveau 2 og planlægges at overgå til kommerciel drift stadiet i årene 2012-2015.

Nürnberg - Ebensfeld (83 km), Ebensfeld - Erfurt (107 km), Erfurt knudepunkt (5 km) og Erfurt - Leipzig/Halle (123 km) er netop tildelt kontrakt på udrustning med ERTMS niveau 2, med planlagt overgang til kommerciel drift 2015.

Der forventes nogen forsinkelse (formentlig op til et år) på ibrugtagning af de nye projekter i Tyskland på grund af ændrede godkendelsesregler.

Østrig

Østrig er ved at bygge og ibrugtage de tre nye strækninger Wien – St. Pölten, Kundl – Baumkirchen og Kufstein – Brenner med ERTMS niveau 2. Strækningerne udgør samlet 208 km og planlægges taget i drift december 2012.”

Jeg henholder mig til Banedanmarks besvarelse.

Med venlig hilsen

Henrik Dam Kristensen