



MINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 7. april 2014
J. nr. 2014-1340

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 21. marts 2014 stillet mig følgende spørgsmål 517 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Mike Legarth (KF).

Spørgsmål nr. 517:

Kan ministeren bekræfte at ERTMS består af GSM-R og ETCS og vil ministeren redegøre for, hvilke initiativer der er iværksat for at sikre godkendelse af kørsel med det danske ERTMS-system i Sverige og Tyskland.

Svar:

Jeg har forelagt spørgsmålet for Banedanmark, som oplyser, at:

”Det kan bekræftes at ERTMS består af GSM-R og ETCS.

Der er mellem Trafikverket, Øresundsbro Konsortiet og Banedanmark indgået en samarbejdsaftale, som beskriver de tiltag, der skal gennemføres for, at togtrafikken mellem Danmark og Sverige kan opretholdes mens ERTMS rulles ud i henholdsvis Danmark og Sverige. Tidsplanen tilgodeser både de danske og svenske planer for udrulning af ERTMS i infrastrukturen. Den tekniske løsning indebærer dels at systemskiftet på Peberholm ombygges, dels at tog, der skal passere grænsen mellem Danmark og Sverige, skal udrustes med ERTMS, dansk STM og svensk STM.

En STM (Specific Transmission Module) skal sikre, at det rullende materiel med ERTMS kan køre på strækninger med nationale togkontrolanlæg. Direktiv 2008/57/EF om interoperabilitet i jernbanesystemet i fællesskabet kræver, at de enkelte medlemslande skal udvikle en STM. Hvis en eller flere strækninger i Danmarks nabolande skulle blive udrustet senere end forudsat i forhold den europæiske ERTMS-udrulningsplan, vil det blot betyde, at driften på basis af STM forlænges i det pågældende land.

Der er endnu ikke indgået en aftale med Deutsche Bahn om den grænseoverskridende togtrafik mellem Danmark og Tyskland, men der har været afholdt en række møder for at afklare de tekniske muligheder. Det forudses, at der anvendes samme procedure som i dag, således at disse tog skal dobbeltudrustes



og stoppe på stationen i Padborg, hvor der manuelt skiftes mellem det tyske Indusi-system og det danske ERTMS system.

Side 2/2

Baggrunden for dobbeltudrustningen er, at Tyskland ikke har udviklet den af Europa-Kommissionen krævede nationale STM. Banedanmark er ikke vidende om igangsættelsen af noget projekt for udvikling af en tysk STM. Europa-Kommissionen er opmærksom på den manglende tyske STM.

Banedanmark står sammen med Trafikverket og Deutsche Bahn inde for at de omtalte infrastrukturarbejder efterlever gældende regler. Sammen med Alstom (leverandøren af ombordudstyr) står Banedanmark inde for at det i togene installerede udstyr overholder de europæiske standarder. Herudover påhviler det ligesom i dag den enkelte jernbanevirksomhed at opnå de nødvendige godkendelser fra de nationale jernbanesikkerhedsmyndigheder til den trafik, som virksomheden ønsker at udføre.”

Med venlig hilsen

Magnus Heunicke