



MINISTEREN

| Transport- og Bygningsudvalget
Folketinget

Dato 28. januar 2016
J. nr. 2015-7398

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport- og Bygningsudvalget har i brev af 8. december 2015 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Villum Christensen (LA).

Spørgsmål nr. 162:

Ministeren bedes redegøre for, hvornår den endelige version af softwareløsningen til signalsystemet på fjernbanen forventes at foreligge fra Det Europæiske Jernbaneagentur, og om tidsplanen og økonomien i signalprojektet tager højde for dette, jf. notatet "Status for Signalprogrammet" (TRU alm. del – bilag 1), afsnittet om "Modenhed" og den såkaldte version baseline 3.5.0.

Svar:

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

"Fjernbanens nye signalsystem er digitalt og derfor softwarebaseret. Som alle andre digitale systemer styres softwarens modenhed af versioner med fejlrettelser og efterfølgende opdateringer.

Da Signalprogrammet i 2012 indgik kontrakterne på fjernbanen, var planen at starte drift på de første såkaldte Early Deployment-strækninger med den version (såkaldte baseline), der var gældende ved udgangen af kontrakternes designfase. Dette svarer til baseline 3.3.0 for infrastruktur og baseline 3.4.0 for ombordsudrustningen. Det var så hensigten senere at tilkøbe softwareopdateringer for at nå den funktionalitet, som forudsat ville være i den endelige baselineversion. Den endelige baselineversion forudsættes i dag at være version 3.5.0.

Det Europæiske Jernbaneagentur fastlægger indholdet af de konkrete baselines og har udgivet specifikationerne for baseline 3.5.0 i udgangen af 2015 med henblik på medlemsstaternes godkendelse i februar 2016 og ikrafttrædelse medio 2016. Erfaringsmæssigt vil dette betyde, at leverandørerne kan tilbyde produkter efter baseline 3.5.0 fra primo 2019.

Det Europæiske Jernbaneagentur har som nævnt i "Status for Signalprogrammet" valgt en anden løsning for den funktion, som hedder "ETCS over GPRS" end den, som er implementeret i Signalprogrammet. "ETCS over GPRS" står



for "European Train Control System over General Packet Radio Service" og dækker over en metode til transmission af togkontrollata over radiosystemet GSM-R. Denne transmission er nødvendig for at kunne befærde jernbaneknudepunkter med høj trafikintensitet som for eksempel Københavns Hovedbanegård. Signalprogrammet er efter aftale med Det Europæiske Jernbaneagentur ved at udarbejde en løsning for at gøre den danske løsning kompatibel med den fremtidige standard. Denne løsning forventes at kræve en interim løsning for ETCS-systemerne, der skal indføres ultimo 2017 – primo 2018. De opdaterede tidsplaner og økonomien tager højde for disse ændringer, idet der allerede var forudsat en interim udgave af produkterne for at rette eventuelle børnesygdomme, som ville blive fundet under test og prøvedrift på de første strækninger."

Side 2/2

Med venlig hilsen

Hans Chr. Schmidt