

MINISTEREN

Transport- og Bygningsudvalget
Folketinget

Dato 8. februar 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. 165:

Ministeren bedes redegøre for, om ikke Banedanmark burde have været orienteret om tilblivelsen af den nye EU-retsakt om fælles sikkerhedsmetode m.m. (CSM-RA) og taget højde for dette i planlægningen af nødvendige godkendelser til signalsystemet, så forsinkelsen på ét til halvandet år kunne have været undgået, eftersom det af notatet "Status for Signalprogrammet" (TRU alm. del – bilag 1) vel må opfattes sådan, at der i planlægningen ikke er taget højde for den nye EU-retsakt, som ellers har været flere år undervejs.

Svar:

Jeg har forelagt spørgsmålet for Banedanmark og Trafik- og Byggestyrelsen, som oplyser, at:

"Den nye EU-forordning om fælles sikkerhedsmetode mv. (CSM-RA) blev vedtaget i april 2009, og Banedanmark har været bekendt hermed.

Hovedkontrakterne med Signalprogrammets leverandører blev indgået for S-banen i august 2011, for fjernbanens infrastruktur i januar 2012, og for ombordudstyret til fjernbanetog i marts 2012.

EU-forordningen trådte i kraft i to tempi, for alle signifikante tekniske ændringer, som får indflydelse på køretøjer, og alle signifikante ændringer vedrørende strukturelle delsystemer, trådte den i kraft 19. juli 2010, for andre ændringer (organisation og drift) fra 1. juli 2012. De nye bekendtgørelser fra Trafik- og Byggestyrelsen kom i november 2011 (Bekendtgørelse nr. 1031 om ibrugtagningstilladelse for delsystemer i jernbaneinfrastrukturen af 07.11.2011 og Bekendtgørelse nr. 1030 om godkendelse af køretøjer på jernbaneområdet af 07.11.2011).

Indførelsen af CSM-RA var og er en udfordring for jernbanesektoren. Den trådte i kraft på et uheldigt tidspunkt i forhold til Signalprogrammets planlægning og indgåelse af kontrakter. Processerne har ikke tidligere i Danmark været af-



prøvet på et program af tilsvarende størrelse som Signalprogrammet, og der er løbende kommet ændringer og tilpasninger i implementering samt fortolkningen af CSM-RA. Signalprogrammet og leverandørernes sikkerhedsorganisationer har skullet tilpasse sig den nye forordning, hvilket har vist sig vanskeligere at anvende end forudset blandt andet grundet signalprogrammets størrelse.

Side 2/2

På den baggrund pågår der et tæt samarbejde mellem Trafik- og Byggestyrelsen og Banedanmark med henblik på at sikre den mest effektive proces for alle parter.”

Med venlig hilsen

Hans Chr. Schmidt