



TRANSPORTMINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 26. august 2020
J. nr. 2020-6658

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 17. august 2020 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Erling Bonnesen (V).

Spørgsmål nr. 639:

Vil ministeren gøre en fornyet indsats for igen at få udskiftningen af signalsystemet på Svendborgbanen sat i gang nu i henhold til den oprindelige aftale, og hvilke initiativer vil ministeren tage i den forbindelse?

Svar:

Som det fremgår af mine svar på TRU-spørgsmål 386 af 28. februar 2020 og 609 af 16. juli 2020, er der en række forhold, der gør, at det ikke er muligt at fremrykke ibrugtagning af de nye signaler på Svendborgbanen, uden at det vil få negative konsekvenser for fremdriften af det samlede Signalprogram samt negative konsekvenser for andre projekter på jernbanen – særligt Elektrificeringsprogrammet og indsættelsen af Fremtidens Tog.

Jeg har forelagt spørgsmålet for Banedanmark, der uddybende har oplyst følgende, som jeg kan henholde mig til:

”Indledningsvist skal det fremhæves, at kundepunktigheden for Svendborgbanen i perioden 1. januar–15. august 2020 ligger på 90,1 pct., hvilket er over kontraktmålet mellem ministeriet og DSB, som er på 78,9 pct. Således har kundepunktigheden udviklet sig positivt på Svendborgbanen.

Grunden til, at Banedanmark har været nødt til at udskyde implementeringen af det nye signalsystem på Svendborgbanen, er, at Banedanmarks leverandør i Østdanmark, Alstom, er blevet markant forsinket med udrulningen af det nye signalsystem. Der henvises til besvarelse af TRU-spørgsmål 386 og 609 for uddybende herom.

Banedanmark er meget langt i forhandlingerne med Alstom om en ny udrulningsplan for hele Østdanmark. Her prioriteres Svendborgbanen højt. Banedanmark har imidlertid været nødt til at gennemføre udrulningen på enkelte andre strækninger før udrulningen på Svendborgbanen gennemføres.



Det drejer sig blandt andet om Roskilde-Køge-Næstved, som er teststrækningen i Østdanmark. Det er centralt, at systemet er så gennemtestet som muligt, inden løsningen rulles ud på andre strækninger. Desuden udrulles det nye signalsystem på strækningen syd for Næstved til Nykøbing Falster, idet det er forudsætningen for at køre tre tog i timen i hver retning på strækningen mod et tog i timen i hver retning efter ombygningen som følge af Ringsted-Femernprojektet og frem til udrulningen af det nye signalsystem. Endvidere ibrugtages systemet på København-Køge-Ringstedbanen, idet det er forudsætningen for, at der kan køre tog fra København via Køge Nord og Køge og videre til Næstved. Endelig er det centralt at få udrullet systemet til Holbæk, da det er forudsætningen for indsættelse af DSB's nye ellokomotiver (Fremtiden Tog) på denne strækning, ligesom det er nødvendigt at udrullet systemet på Kastrupbanen for at undgå en meget kompliceret ombygning af det meget nedslidte sikringsanlæg på denne strækning.

Grundet ovenstående forhold er det ikke muligt at fremrykke implementeringen af det nye signalsystem på Svendborgbanen. Ibrugtagning af ERTMS må således som tidligere oplyst forventes at finde sted tidligst i 2024 og forventeligt senest i 2026, afhængigt af en række planlægningsforudsætninger.”

Med venlig hilsen

Benny Engelbrecht